



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 191]

नई दिल्ली, मंगलवार, मई 22, 2018/ज्येष्ठ 01, 1940

No. 191]

NEW DELHI, TUESDAY, MAY 22, 2018/ JYAISTHA 01, 1940

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 3 मई, 2018

सं. टीएएमपी/17/2018- पीआईसीटीपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 एवं 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों को प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण मैसर्स परादीप इंटरनैशनल कार्गो टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड से पीपीपी माडल के अंतर्गत परादीप पत्तन न्यास में कंटेनरों सहित क्लीन कार्गो प्रहस्तन के लिए डिजाइन, निर्माण, वित्त, प्रचालन और हस्तांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर विकसित, बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थ के दरमानों की अधिसूचना के लिए प्राप्त प्रस्ताव का संलग्न आदेश के अनुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या टीएएमपी/17/2018-पीआईसीटीपीएल

मैसर्स परादीप इंटरनैशनल कार्गो टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

...

आवेदक

गणपूर्ति:

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रजत सचर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(अप्रैल, 2018 के 24 वें दिन पारित)

मामला मैसर्स परादीप इंटरनैशनल कार्गो टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (पीआईसीटीपीएल) से पीपीपी माँडल के अंतर्गत परादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) में कंटेनरों सहित क्लीन कार्गो प्रहस्तन के लिए डिजाइन, निर्माण, वित्त, प्रचालन और हस्तांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर विकसित बहु-प्रयोजनीय कार्गो बर्थ के दरमानों की अधिसूचना के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. इस प्राधिकरण ने कंटेनरों और क्लीन कार्गो प्रहस्तन के लिए पीपीटी पर बहु-प्रयोजनीय बर्थ के विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करते हैं 19 फरवरी, 2014 को आदेश संख्या टीएएमपी/10/2014-पीपीटी पारित किया था। वह आदेश 4 मार्च 2018 को भारत के राजपत्र में राजपत्र संख्या 78 में अधिसूचित किया गया। इस प्राधिकरण ने पीपीटी के प्रस्ताव पर विश्वास करते हुए, पीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित बर्थ किराया प्रभारों और भंडारण प्रभारों के स्तर को घटाकर अपने 19 मार्च, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/10/2014-पीपीटी के द्वारा अनुशेष जारी किया। यह अनुशेष भारत के राजपत्र में 19 मई 2014 के राजपत्र संख्या 139 के रूप में अधिसूचित हुआ।

3. पीपीटी द्वारा परादीप इंटरनैशनल कार्गो टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (पीआईसीटीपीएल) के साथ 7 मार्च, 2015 को 30 वर्ष की अवधि के लिए पीपीटी मॉडल पर डीबीएफओटी आधार पर कंटेनरों सहित साफ-सुथरे कार्गो प्रहस्तन के लिए बहु-प्रयोजनीय बर्थ के विकास के रियायत करार पर हस्ताक्षर किये।

4.1. इस पृष्ठभूमि में, हमें पीआईसीटीपीएल से उसके नाम से सूचकांकित प्रशुल्क की अधिसूचना के लिए प्रस्ताव प्राप्त किया क्योंकि उसका कंटेनरों सहित साफ कार्गो के प्रहस्तन के लिए पीपीटी पर विकसित बहु-प्रयोजनीय बर्थ का प्रचालन आरंभ करने का प्रस्ताव है।

4.2. पीआईसीटीपीएल द्वारा अपने प्रस्ताव में किये गए निवेदनों का सारांश इस प्रकार है:-

- (i). प्राधिकरण ने महापत्तन परियोजना प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश, 2013 के आधार पर पीपीटी पर कंटेनरों सहित साफ कार्गो के प्रहस्तन के लिए बहुप्रयोजन बर्थ के विकास परियोजना के लिए अपने 19 फरवरी, 2014 और 19 मार्च, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/10/2014-पीपीटी पारित किये।
- (ii). तत्पश्चात्, बोली प्रक्रिया की समाप्ति के पश्चात्, पीपीटी ने सफल बोलीदाता को अर्थात् इंटरनैशनल कार्गो टर्मिनल एंड इन्फ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड (भूतपूर्व युनाइटेड लाइनर्स एजेंसीज़ इंडिया प्राइवेट लिमिटेड) को रियायत अवार्ड किया। परादीप पत्तन न्यास द्वारा परादीप इंटरनैशनल कार्गो टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (पीआईसीटीपीएल), जो सफल बोलीदाता है, द्वारा 01 मार्च, 2015 को स्थापित एसपीवी है, के साथ 30 वर्ष की अवधि के लिए कंटेनरों सहित साफ कार्गो प्रहस्तन के लिए बहु-प्रयोजनीय बर्थ के विकास के लिए रियायत करार पर हस्ताक्षर किये।
- (iii). रियायत करार 36 महीने में परियोजना के समाप्त होने की संकल्पना करता है। तथापि परियोजना का प्रचालन मार्च, 2018 के तीसरे सप्ताह में करने का प्रस्ताव किया गया है।
- (iv). रियायत करार के अंतर्गत पीआईसीटी आवश्यक उपस्कर लगायेगा। बर्थ के निर्माण से संबंधित कार्य समाप्त होने ही वाला है। बैक-अप-यार्ड, रेल कनैक्टिविटी और रेल साइडिंग सुविधा और अन्य अनुषंगी कार्यकलापों से संबंधित कार्य समाप्त हो गए हैं। तलकषण के लिए रियायती प्राधिकारी उत्तरदायी हैं और उन्होंने तलकषण कार्य पूरा करने के लिए ड्रैजिंग कापरेशन ऑफ इंडिया को लगाया था। तलकषण कार्य पूरे जोर-शोर से चल रहे हैं। संपूर्ण परियोजना के मार्च 2018 के दूसरे सप्ताह में समाप्त होने की संभावना है। पीआईसीटीपीएल मार्च, 2018 के तीसरे सप्ताह से वाणिज्यिक प्रचालन आरंभ करने की मंशा रखता है। इस संबंध में वांछित समापन प्रमाण-पत्र के लिए स्वतंत्र इंजीनियर से संपर्क किया जा रहा है।
- (v). 19 मार्च, 2014 के प्राधिकरण के आदेश के अध्याय 5 के अंतर्गत प्रशुल्क-सीमा को मुद्रास्फीति के सूचकांक से जोड़ा जाएगा किंतु थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में 1 जनवरी, 2013 से संबंधित वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाला परिवर्तन 60% की सीमा तक हो। प्रशुल्क सीमाओं का इस प्रकार का स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा तथा समायोजित प्रशुल्क सीमा संबंधित वर्ष की 1 अप्रैल से अगले वर्ष की 31 मार्च तक लागू रहेगी।
- (vi). संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के अंतर्गत, इस प्राधिकरण द्वारा वर्ष 2014-15, 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए घोषित वार्षिक सूचकांकन कारक निम्नवत् हैं:

वर्ष	वार्षिक सूचकांकन कारक
2014-15	3.78%
2015-16	2.29%
2016-17	शून्य
2017-18	1.2%

19 मार्च, 2014 की प्राधिकरण की अधिसूचना में अंतर्विष्ट संदर्भ प्रशुल्क को उक्त सूचकांकन कारकों के हवाले से संशोधित कर दिया गया है। वर्ष 2017-18 के लिए सूचकांकित प्रशुल्क को लेते हुए प्रारूप अधिसूचना तैयार की गई है और पीआईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत की गई है।

- (vii). उक्त प्रारूप अधिसूचना तैयार करते समय, प्राधिकरण के 19 मार्च, 2014 के आदेश की प्रशुल्क अधिसूचना में रह गई कुछ विलुप्तियों को आशोधित करने का भी प्रस्ताव है। अध्याय 3 में लोहा और इस्पात और एलुमिनियम गुट्टिकाओं, पिग आयरन, तैयार उर्वरक, खाद्यान्नों और शर्करा के लिए प्रहस्तन प्रभार निर्धारित किये गए हैं।

रियायत करार के उपबंधों के अधीन टर्मिनल से साफ-सुथरा कार्गो प्रहस्तन की अपेक्षा है। उक्त उल्लिखित वस्तुएं साफ कार्गो की परिभाषा के अनुसार प्राकृति में केवल उदाहरण हैं। जैसा रियायत करार के अनुच्छेद 1.1 में अंतर्विष्ट है जो नीचे पुनः उद्धृत है:-

‘साफ कार्गो’ का अर्थ जोखिम-रहित और धूल मुक्त कार्गो से है जिसमें लोहा और इस्पात उत्पाद, एलुमिनियम गुट्टिकाओं, पिग आयरन, तैयार उर्वरक, खाद्यान्न, शर्करा (कच्चा और तैयार दोनों), कंटेनरयुक्त कार्गो शामिल हैं परंतु खतरनाक, धूल भरा कार्गो जैसे लौह अयस्क, ताप कोयला, क्रोम अयस्क, क्रोम कंसंट्रेट, चार्ज क्रोम, फैंरो क्रोम, सिलीकॉन मैंगनीज़ अयस्क, कोकिंग कोयला, हार्ड कोक, उर्वरक, कच्ची सामग्रियां और अन्य इसी प्रकार के अन्य कार्गो शामिल नहीं हैं।

यह देखा जा सकता है कि साफ कार्गो की परिभाषा एक समावेशी परिभाषा है और रियायत करार का अनुच्छेद 1.3 (घ) जो व्याख्याओं से संबंधित है, स्पष्ट करता है कि शब्द ‘सम्मिलित’ और ‘अंतर्वेशी’ का अर्थ बिना किसी सीमा के लगाया जा सकता है।

- (viii). प्राधिकरण की अधिसूचना में उल्लिखित वस्तुओं से इतर साफ कार्गो के प्रहस्तन की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता। क्योंकि सभी साफ वस्तुओं और उनके लिए निर्धारित प्रशुल्क की संकल्पना संभव नहीं है, प्रयोजन तब सिद्ध हो सकता है यदि ‘किसी अन्य साफ कार्गो’ के लिए प्रशुल्क निर्धारित हो। यह सुझाव दिया जाता है कि अधिसूचना में विनिर्दिष्ट उच्चतम प्रशुल्क, जो लौह और इस्पात उत्पादों के लिए है, इस श्रेणी के लिए निर्धारित किया जा सकता है। भंडारण प्रकार ‘सभी प्रकार के बहु-प्रयोजनीय कार्गो’ के लिए पहले से निर्धारित हैं। इसलिए अन्य किसी साफ कार्गो के लिए अलग से दर निर्धारित करने की जरूरत नहीं है। जहां तक निष्पादन मानकों का संबंध है, लौह और इस्पात उत्पादों के लिए निर्धारित दर ही ‘अन्य कोई साफ कार्गो’ के लिए विनिर्दिष्ट की जा सकती है।

- (ix). ‘परियोजना कार्गो’ नामक एक और श्रेणी है जो ‘साफ कार्गो’ की श्रेणी में आती है। तथापि, परियोजना कार्गो को अन्य कोई साफ कार्गो के अंतर्गत श्रेणीबद्ध नहीं किया जा सकता क्योंकि परियोजना कार्गो के लिए प्रशुल्क फ्रेट टन’ के अंतर्गत उल्लिखित है न कि ‘टन’ के अंतर्गत फ्रेट टन को टनों में मापित कार्गो के भार या क्यूबिक मीटरों में मापित पैकेज की प्रमात्रा के आधार पर, जो भी अधिक है के रूप में परिभाषित किया जाता है। बायलर, रेल वैगन, भारी ट्रांसफार्मर, पवन चक्की आदि जैसी भारी/अतिआयामी आकार की मशीनें/उपस्कर आदि ‘परियोजना कार्गो’ की परिभाषा में आते हैं। परियोजना कार्गो विभिन्न आकारों और आकृतियों में आते हैं। परियोजना कार्गो के प्रहस्तन के लिए विशिष्ट कौशल और विशेषज्ञता की आवश्यकता होती है। इसलिए यह सुझाव दिया जाता है कि अधिसूचना में लौह और इस्पात के लिए निर्धारित अधिकतम प्रशुल्क को ‘परियोजना कार्गो’ के प्रति दर्शाया जाए और यूनिट ‘फ्रेट टन’ दर्शाया जाए। जहां तक भंडारण प्रभार का संबंध है, परियोजना कार्गो श्रेणी को सारणी में जोड़ा जाए और वही शुल्क जो “सभी प्रकार का बहुप्रयोजनीय कार्गो” के लिए निर्धारित किया गया है रखा जाए और यूनिट भी ‘टन’ के स्थान पर ‘फ्रेट टन’ दर्शाया जाए जैसा कि ऊपर स्पष्ट किया गया है। सफल बर्थ उत्पादन के संबंध में, क्योंकि परियोजना के प्रहस्तन प्रचालनों में अत्यंत सावधानी और कौशल की जरूरत पड़ती है, क्योंकि इसकी प्रकृति ही ऐसी है और इन प्रचालनों में समय बहुत लगता है। उत्पादकता के आंकड़े कम होंगे और आयामों के अनुसार पैकेज से पैकेज अलग-अलग भी होंगे। इसलिए, इस श्रेणी के लिए समान निष्पादन प्रतिमान निर्धारित करना संभव नहीं हो सकता। तथापि, 500 फ्रेट टन निर्धारित किया जा सकता है।

- (x). उक्त परिवर्तनों के अतिरिक्त, अधिसूचना में भी सुधार किये जाने हैं, जो हो सकता है, भूलवश रह गए हों। ये कंटेनर और बहुप्रयोजनीय कार्गो के लिए सकल बर्थ उत्पादन के संबंध में निर्धारित मानक प्राप्त करने कमी के मामले में निर्धारित प्रहस्तन प्रभारों के कार्यक्षेत्र और निर्धारित में भारिता से संबंधित है। इन्हें नीचे स्पष्ट किया जाता है:-

- (i). अध्याय 3 में बहुप्रयोजनीय कार्गो के प्रहस्तन प्रभारों की सारणी के नीचे निम्नलिखित प्रभाव की एक टिप्पणी दी गई है:-

“टिप्पणी:

ऊपर उल्लिखित प्रहस्तन प्रभार आगे बताई गई मदों के लिए संयोजित प्रभार है, (i) पोत से कार्गो की उतराई, जिसमें जहाजी कुली तथा भंडारण के स्थल तक उसे स्थानांतरित करना, स्टैक यार्ड में 5 दिन की निशुल्क अवधि के लिए भंडारण एवं आयातित कार्गो के संबंध में ट्रकों में लदान तथा (ii) स्टैक यार्ड में ट्रकों से कार्गो की उतराई, स्टैक यार्ड में 15 दिनों की अवधि तक के लिए भंडारण, लदान स्थल पर कार्गो का स्थानांतरण करना एवं जहाज पर लदान, जिसमें जहाजी कुली शामिल हो। इस संयोजित प्रभार में घाट-शुल्क, श्रमिक वर्ग की व्यवस्था, जहां आवश्यकता हो, शामिल है।

इस टिप्पणी में यह उल्लेख है कि निर्धारित दरें स्टीवडोरिंग प्रभारों, स्टैकयार्ड को अंतरण स्टैकयार्ड में भंडारण और आयात कार्गो के मामले में ट्रकों पर लदान और निर्यात कार्गो में इसके विपरीत सहित समेकित प्रभार हैं। उक्त विवरण रेकों के लदान/उतराई की बात नहीं कही गयी है। वास्तव में इसका उल्लेख करना आवश्यक है क्योंकि परियोजना में रेल लदान की संकल्पना की गई है और रेल साइडिंग का निर्माण शामिल है। यह एक चूक हुई प्रतीत होती है। इसलिये यह सुझाव दिया जाता है कि इस टिप्पणी में संशोधन किया जाए और इसे इस प्रकार पढ़ा जाए:

“टिप्पणी:

ऊपर उल्लिखित प्रहस्तन प्रभार आगे बताई गई मदों के लिए संयोजित प्रभार है, (i) पोत से कार्गो की उतराई, जिसमें जहाजी कुली तथा भंडारण के स्थल तक उसे स्थानांतरित करना, स्टैक यार्ड में 5 दिन की निशुल्क अवधि के लिए भंडारण एवं आयातित कार्गो के संबंध में ट्रक/रेक में लदान तथा (ii) स्टैक यार्ड में ट्रक/रेक से कार्गो की उतराई, स्टैक यार्ड में 15 दिनों की अवधि तक के लिए भंडारण, लदान स्थल पर कार्गो का स्थानांतरण करना एवं जहाज पर लदान, जिसमें जहाजी कुली शामिल हो। इस संयोजित प्रभार में घाट-शुल्क, श्रमिक वर्ग की व्यवस्था, जहां आवश्यकता हो, शामिल है।”

- (ii). निष्पादन मानकों में प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रचालनों में ट्रांजिट भंडारण ड्वेल टाइम और टर्न-अराउंड समय के संबंध में निर्धारित निष्पादन पूरा न कर पाने में कमी के प्रति 10% प्रत्येक का अधिमान दर्शाया गया है। सकल बर्थ उत्पादन में कोई अधिमान नहीं दिया गया है। इसलिए सकल बर्थ उत्पादन में कमी के लिए 80% का अधिमान निर्धारित करने का प्रस्ताव किया जाता है।

- (xi). उक्त स्थिति को देखते हुए, पीआईसीटीपीएल ने इस प्राधिकरण को वर्ष 2017-18 के लिए पीआईसीटीपीएल के सूचकांकित प्रशुल्क अधिसूचित करने का अनुरोध किया है ताकि पीआईसीटीपीएल इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित सूचकांकित प्रशुल्क कार्यान्वित करना आरंभ कर सके।

5.1. पीआईसीटीपीएल के 26 फरवरी, 2018 के प्रस्ताव की एक प्रति लाइसेंसदाता पत्तन पीपीटी को हमारे 8 मार्च, 2018 के पत्र के द्वारा इस अनुरोध के साथ भेजी गई थी कि वह पीआईसीटीपीएल के प्रस्ताव पर, विशेषकर पीआईसीटीपीएल के दरमानों के निम्नलिखित पहलुओं पर, अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत करें:-

- (i). पीआईसीटीपीएल का परियोजना कार्गो और अन्य कोई साफ कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रभारों, भंडारण प्रभारों और निष्पादन मानकों को शामिल करने का प्रस्ताव इस बात को ध्यान में रखते हुए कि रियायत करार का परिशिष्ट 12, अध्याय 3 - कार्गो संबंधी प्रभार परियोजना कार्गो और अन्य किसी कार्गो के लिए प्रभारों का निर्धारण नहीं करता।
- (ii). पीआईसीटीपीएल का प्रहस्तन प्रभारों के नीचे टिप्पणी में रेकों पर लदान/उतराई का उपबंध करने का प्रस्ताव, इस बात को ध्यान में रखते हुए कि ऐसा निर्धारण पीपीटी द्वारा वर्ष 2014 में प्रस्ताव दायर करते समय संकल्पित नहीं किया गया था।
- (iii). निष्पादन मानकों में सकल बर्थ उत्पादन में कमी के लिए 80% अधिमान का निर्धारण।

5.2. पीपीटी से यह भी अनुरोध है कि वह सुविधा पर पीआईसीटीपीएल द्वारा वाणिज्यिक प्रचालन आरंभ करने की तारीख/संभावित तारीख बताने का भी कष्ट करें। यह भी अनुरोध किया गया कि वह स्वतंत्र अभियंता द्वारा जारी समापन प्रमाण-पत्र की प्रति और पीपीटी तथा पीआईसीटीपीएल के बीच हुए लाइसेंस करार की एक प्रति भी भेजने का कष्ट करें।

5.3. 2 अप्रैल, 2018 को अनुस्मारक जारी करने के पश्चात् पीपीटी ने 5 अप्रैल, 2018 के ई-मेल द्वारा निम्नलिखित निवेदन किये:

- (i). पीपीटी ने बीओटी आधार पर पीपीटी में कंटेनरों सहित साफ-सुथरे कार्गो प्रहस्तन के लिए बहुप्रयोजनीय बर्थ के विकास के लिए मैसर्ज पीआईसीटीपीएल के साथ रियायत करार किया।
- (ii). पीपीटी ने स्वतंत्र अभियंता आरआईटीईएस द्वारा जारी अंतरिम समापन प्रमाण-पत्र की प्रति भेजी है।
- (iii). वाणिज्यक प्रचालन आरंभ करने की संभावित तारीख 25 अप्रैल, 2018 है।
- (iv). वाणिज्य प्रचालन आरंभ करने के संबंध में सूचकांकित प्रशुल्क की अधिसूचना के लिए प्राधिकरण को प्रस्तुत मैसर्ज पीआईसीटीपीएल के प्रस्ताव पर पीपीटी द्वारा निम्नलिखित तथ्य प्रस्तुत किये गए हैं:-
 - (क). वाणिज्यक प्रचालन आरंभ करने से पूर्व मैसर्ज पीआईसीटीपीएल को एमपीटी अधिनियम के अंतर्गत अपने प्रचालनों के अधिकतम दर युक्त दरमानों की अधिसूचना के लिए प्राधिकरण को संपर्क करना है।
 - (ख). तथापि, सूचीबद्ध 2 मर्चें अर्थात् 'परियोजना कार्गो' और 'अन्य कोई साफ-सुथरा कार्गो' प्राधिकरण के 19.02.2014 और 19.03.2014 के आदेश संख्या टीएमपी/10/2014-पीपीटी के द्वारा अधिसूचित अप्रुं प्रशुल्क आदेश में कवर्ड नहीं हैं। अतः सूचकांकित प्रशुल्कों के लिए अधिसूचना सामान्य दिशानिर्देशों के अनुसार की जा सकती है।

6.1. स्वतंत्र अभियंता मैसर्ज आरआईटीईएस द्वारा 29 मार्च, 2018 को जारी अंतरिम समापन प्रमाण-पत्र से यह देखा जा सकता है कि स्वतंत्र अभियंता ने यह प्रमाणित किया है कि परियोजना को प्रयोक्ताओं की वाणिज्यक सेवा में सुरक्षित और विश्वसनीयता से लगाया जा सकता है और 29 मार्च 2018 से वाणिज्यक सेवा के लिए अंतरित तौर पर योग्य घोषित किया जाता है।

6.2. अंतरिम प्रमाण-पत्र के साथ एक पंच सूची भी संलग्न की गई है जिसमें अधूरे/कमियों वाले निर्माण कार्य दिये गए हैं जिनके बारे में अभियंता ने सूचित किया है कि इन्हें पीआईसीटीपीएल द्वारा अंतरिम समापन प्रमाण-पत्र जारी होने के 90 दिन के भीतर या किसी विस्तारित अवधि में पूरा कर लिया जायेगा।

6.3. हमारे 4 अप्रैल, 2018 के पत्र के द्वारा जब, पीपीटी को अंतरिम प्रमाण-पत्र पर टिप्पणियां करने का अनुरोध किया गया था। पीपीटी ने सूचकांकित प्रशुल्क अधिसूचित करने का सुझाव दिया है जैसा पहले चर्चा की गई है।

7. पीआईसीटीपीएल को भी हमारे 08 मार्च, 2018 के पत्र के द्वारा अनुरोध किया गया था वह सुविधा पर वाणिज्यक प्रचालन आरंभ करने की तारीख/संभावित तारीख सूचित करें और स्वतंत्र अभियंता द्वारा जारी समापन प्रमाणपत्र की प्रति प्रस्तुत करें। इस संबंध में पीआईसीटीपीएल ने 09 मार्च, 2018 के अपने ई-मेल के द्वारा अन्य बातों के साथ-साथ यह भी बताया कि वाणिज्य प्रचालन आरंभ होने की संभावित तारीख 31 मार्च, 2018 है। बाद में, पीआईसीटीपीएल ने अपने 30 मार्च, 2018 के पत्र के द्वारा 29 मार्च, 2018 के अंतरिम समापन प्रमाणपत्र की प्रति भेजी।

8.1. महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 42(4) के साथ पठित धारा 48 के अनुसार महापत्तन न्यास द्वारा सेवाएं प्रदान करने के लिए प्राधिकृत कोई व्यक्ति इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित और अधिसूचित दरमानों के आधार पर प्रशुल्कों की उगाही कर सकता है। ऐसा होने पर, बीओटी प्रचालक, जिसे महापत्तन न्यास द्वारा एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अंतर्गत अधिकृत किया गया है, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 द्वारा शासित होता है और उसे प्रचालन आरंभ करने से पूर्व सूचकांकित दरमानों को अपने नाम से अधिसूचित कराने की आवश्यकता है।

8.3. इस प्राधिकरण द्वारा 19 फरवरी, 2014 के आदेश संख्या टीएमपी/10/2014-पीपीटी द्वारा अनुमोदित बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थ के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची के अध्याय 5 की सामान्य टिप्पणी के अनुसार प्रशुल्क-सीमा को मुद्रास्फीति के सूचकांक से जोड़ा जाएगा किंतु थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में 1 जनवरी, 2013 से संबंधित वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाला परिवर्तन 60% की सीमा तक हो।

8.3. संदर्भ प्रशुल्क के लिए इस प्राधिकरण द्वारा वर्ष 2014-15, 2015-16, 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के लिए आधार वर्ष और तुलनात्मक वार्षिक वृद्धि कारक की घोषणा कर दी है और पीपीटी सहित सभी महापत्तनों को संसूचित कर दिया गया है। तदनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा घोषित वार्षिक सूचकांकन इस प्रकार है।

वर्ष	वार्षिक सूचकांकन कारक
2014-15	3.78%
2015-16	2.29%
2016-17	शून्य
2017-18	1.20%
2018-19	शून्य
संचयी	7.43% *

[* 103.78% x 102.29% x 101.2% - 100=7.43%]

8.4. इस प्रकार संक्षेप में, पीआईसीटीपीएल यदि वह प्रचालन आरंभ करने का प्रस्ताव करता है तो उसके अपने नाम से दरमानों की अधिसूचना हो।

9. मामले के संसाधन के दौरान, एकत्र की गई सूचना के हवाले से निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आती है:-

- (i). इस प्राधिकरण ने कंटेनरों और क्लीन कार्गो प्रहस्तन के लिए पीपीटी पर बहु-प्रयोजनीय बर्थ के विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करते हैं 19 फरवरी, 2014 को आदेश संख्या टीएएमपी/10/2014-पीपीटी पारित किया था। वह आदेश 4 मार्च 2018 को भारत के राजपत्र में राजपत्र संख्या 78 में अधिसूचित किया गया। तत्पश्चात् पीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर जो स्थायी वित्त समिति की सलाह से उभरा था इस प्राधिकरण ने पीपीटी के प्रस्ताव पर विश्वास करते हुए, पीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित बर्थ किराया प्रभारों और भंडारण प्रभारों के स्तर को घटाते हुए अपने 19 मार्च, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/10/2014-पीपीटी के द्वारा अनुशेष जारी किया। यह अनुशेष भारत के राजपत्र में 19 मई 2014 के राजपत्र संख्या 139 के रूप में अधिसूचित हुआ।
- (ii). पीपीटी ने 7 मार्च, 2015 को 30 वर्ष की अवधि के लिए डिजाइन, निर्माण, वित्त, प्रचालन और हस्तांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर पीपीटी पर कंटेनरों सहित साफ-सुथरे कार्गो प्रहस्तन के लिए बहुप्रयोजनीय बर्थ के विकास के लिए मौसर्ज परादीप इंटरनैशनल कार्गो टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (पीआईसीटीपीएल) के साथ रियायत करार पर हस्ताक्षर किये।
- (iii). जैसा पहले बताया गया है महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 42(4) के साथ पठित धारा 48 के अनुसार महापत्तन न्यास द्वारा सेवाएं प्रदान करने के लिए प्राधिकृत किसी व्यक्ति द्वारा लागू किये जाने वाले दरमान इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किये जाने अपेक्षित हैं। ऐसा होने पर, बीओटी प्रचालक, जिसे महापत्तन न्यास द्वारा एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अंतर्गत अधिकृत किया गया है, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 द्वारा शासित होता है और उसे प्रचालन आरंभ करने से पूर्व सूचकांकित दरमानों को अपने नाम से अधिसूचित कराने की आवश्यकता है। तदनुसार पीआईसीटीपीएल ने दरमानों को अपने नाम से अधिसूचित कराने के अनुरोध के साथ इस प्राधिकरण को संपर्क किया है। इस संबंध में, लाइसेंसदाता पत्तन पीपीटी ने भी पुष्टि की है कि पीआईसीटीपीएल द्वारा 25 अप्रैल, 2018 से प्रचालन आरंभ करने की संभावना है। पीपीटी के साथ-साथ पीआईसीटीपीएल द्वारा यथा प्रस्तुत स्वतंत्र अभियंता नामतः मैसर्ज राइट्स, द्वारा 29 मार्च, 2018 को जारी अंतरिम समापन प्रमाणपत्र की प्रति, प्रमाणित करती है कि परियोजना की वाणिज्यिक सेवा में सुरक्षित व विश्वसनीयता से लगाया जा सकता है और 29 मार्च, 2018 से वाणिज्यिक सेवा के लिए अंतरिम रूप से योग्य घोषित किया जाता है।
- (iv). (क). 19 फरवरी, 2014 के आदेश द्वारा निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क के सूचकांकन के संदर्भ में यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि संदर्भ प्रशुल्क के अनुमोदित दरमानों में सामान्य टिप्पणी बताती है कि अंतर्गत प्रशुल्क-सीमा को मुद्रास्फीति के सूचकांक से जोड़ा जाएगा किंतु थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में 1 जनवरी, 2013 से संबंधित वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाला परिवर्तन 60% की सीमा तक हो। सामान्य टिप्पणी साफ दर्शाती है कि डब्ल्यूपीआई वृद्धि के लिए आधार वर्ष 1 जनवरी, 2013 ही होगा।
(ख). जैसा पहले बताया गया है कि वर्ष 2018 में सूचकांकित दरमान निकालने के लिए 2013 के आधार प्रशुल्क पर लागू किया जाने वाला संचयी वृद्धि कारक 7.43% है। यद्यपि पीआईसीटीपीएल ने अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय वर्ष 2017 के संचयी सूचकांकन कारक को हिसाब में लिया है, यह सुविचार करते हुए कि वर्ष 2018 के लिए इस प्राधिकरण द्वारा यथाघोषित सूचकांकन कारक शून्य है कि 2017 का संचयी सूचकांकन कारक 2018-19 के लिए भी 7.43% ही वैध है। तदनुसार, पीआईसीटीपीएल ने फरवरी, 2014 में घोषित संदर्भ प्रशुल्क सीमाओं पर 7.43% के संचयी वृद्धि कारक लागू करके ही प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। पीआईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित कारक को लागू करने के पश्चात्, सत्यापन किया गया और सही पाया है।
- (v). फरवरी, 2014 में पीपीटी के तत्कालीन प्रस्ताव के आधार पर उक्त परियोजना के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करते समय, प्रशुल्क कंटेनरों की विभिन्न किस्मों के साथ-साथ साफ-सुथरे कार्गो अर्थात् लौह और इस्पात उत्पाद, ऐलुमिनियम गुट्टिकाएं, पिग आयरन, तैयार उर्वरक, खाद्यान्न और शर्करा, प्रहस्तन के लिए निर्धारित किया गया था क्योंकि रियायत करार (सीए) में दी गई साफ-सुथरे कार्गो की परिभाषा समावेशी है और चूंकि रियायत करार (सीए) का अनुच्छेद 1.3 यह स्पष्ट करता है कि “सम्मिलित” और “सहित” शब्दों का अर्थ बिना किसी सीमा के लगाया जा सकता है। पीआईसीटीपीएल ने 2014 के आदेश में यथाअनुमोदित 5 कार्गो मदों के अतिरिक्त दो और कार्गो गुणों को अर्थात् ‘परियोजना कार्गो’ और ‘अन्य कोई साफ-सुथरे कार्गो’ शामिल करने का प्रस्ताव किया है। पीआईसीटीपीएल ने उक्त

नए कार्गो गुप्तों से संबंधित उपबंध प्रहस्तन प्रभारों, भंडारण प्रभार और निष्पादन मानकों के अंतर्गत अंतर्विष्ट करने का प्रस्ताव किया है।

इस संबंध में, यह बताया जाता है कि, संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश का खंड 2.8, जिनके आधार पर पीपीटी के संदर्भ प्रशुल्क नियत किये गए थे, पीपीटी परियोजनाओं के अवार्ड के लिए बोलियां आमंत्रित करने को अनुबद्ध करता है और उसका मूल्यांकन तब प्रचलित संदर्भ प्रशुल्क के आधार पर किया जायेगा। संदर्भ प्रशुल्क वार्षिक सूचकांकन या निष्पादन संबद्ध सूचकांकन की सीमा तक ही समीक्षा के अधीन होते हैं। संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश परियोजना के अवार्ड के पश्चात् इस प्राधिकरण के हस्तक्षेप पर समय-समय पर संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा की व्यवस्था नहीं करते।

पीआईसीटीपीएल का 2014 के आदेश द्वारा अनुमोदित किये गए 5 कार्गो मदों जैसे लौह और इस्पात तथा ऐलुमिनियम गुट्टिकाएँ, पिग आयरन, तैयार उर्वरक, खाद्यान्न और शर्करा के अतिरिक्त दो और कार्गो गुप्तों को अर्थात् 'परियोजना कार्गो' और 'अन्य कोई साफ-सुथरा कार्गो' गुप्तों को अंतर्विष्ट करने का प्रस्ताव 19 मार्च 2014 के अनुशेष के साथ पठित 19 फरवरी, 2014 के आदेश के कार्यक्षेत्र से इतर है।

चूंकि इस प्राधिकरण को पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा दिशानिर्देश महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत नीतिगत निर्देशों के रूप में जारी किये जाते हैं, इसलिए दो और कार्गो अर्थात् 'परियोजना कार्गो' और 'अन्य कोई साफ-सुथरा कार्गो' को पीआईसीटीपीएल के दरमानों में अंतर्विष्ट करने के लिए पोत परिवहन मंत्रालय की अनुमति लेनी होगी। यह नोट करने योग्य है कि जब जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) स्थिति एक प्रचालक नामतः भारत मुंबई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (बीएमसीटीपीएल) ने इस प्राधिकरण से जेएनपीटी स्थिति 4थे कंटेनर टर्मिनल की दरमानों की अधिसूचना के लिए संपर्क किया और चूंकि बीएमसीटीपीएल 4थे कंटेनर टर्मिनल पर कुछ अतिरिक्त सेवाओं प्रदान करने के लिए प्रशुल्क चाहे थे तो वह मामला पोत परिवहन मंत्रालय को भेजा गया था।

तथापि, इस बात पर सुविचार करते हुए कि पीआईसीटीपीएल की 25 अप्रैल, 2018 से अपना प्रचालन आरंभ करने की संकल्पना है, यह उपयुक्त नहीं समझा जाता कि पीआईसीटीपीएल के दरमानों की अधिसूचना के लिए पोत परिवहन मंत्रालय की अनुमति की प्रतीक्षा की जाए। इसलिए, इस समय यह प्राधिकरण सूचकांकन कारक लागू करते हुए फरवरी 1 मार्च 2014 में अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्कों के आधार पर पीआईसीटीपीएल के दरमानों को अधिसूचित करने को प्रवृत्त है जो रेकों पर लदान/उतराई और सकल बर्थ उत्पादन को 80% की शेष अधिमानता से संबंधित दो संशोधनों के अधीन होंगे। जैसी कि पूर्व के पैराओं में चर्चा की गई है।

- (vi). पीआईसीटीपीएल ने अपने प्रस्तावित दरमानों में ट्रकों के अतिरिक्त रेकों पर लदान/से उतराई से संबंधित उपबंध इस आधार पर अंतर्विष्ट करने का प्रस्ताव किया है कि परियोजना में रेल लिंक और रेल साइडिंग की संकल्पना की गई है और परियोजना का कार्यक्षेत्र में इनका निर्माण शामिल है। इस संबंध में, यह बताया जाता है कि दीनदयाल पत्तन न्यास (डीपीटी) [भूतपूर्व कांडला पत्तन न्यास] की बहुप्रयोजनीय परियोजना के अप्रकट प्रशुल्क में, जिन्हें पीपीटी ने अपनी परियोजना के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए वर्ष 2014 में अपनाया था, रेल की पटरी बिछाने की लागत को भी हिसाब में लिया गया था। इसके अतिरिक्त, फरवरी 2014 में पीपीटी के संदर्भ प्रशुल्क आदेश में कंटेनरों के लिए निर्धारित प्रहस्तन दरों में कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लेट को अथवा इसके विपरीत विभिन्न प्रकार के आईसीडी कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभार, रेल द्वारा वाहित-आईसीडी आयात और निर्यात लदे अथवा खाली के लिए भंडारण प्रभार शामिल हैं। इस बात पर सुविचार करते हुए कि रेल पटरी बिछाने की पूंजीगत लागत को डीपीटी के आदेश में फैक्टर किया गया था, जिसे वर्ष 2014 में पीपीटी ने अपना लिया था और चूंकि पीआईसीटीपीएल की परियोजना में भी रेल द्वारा लदान/उतराई की संकल्पना शामिल थी इसलिए यह उपयुक्त पाया गया कि ट्रकों के अतिरिक्त रेकों द्वारा लदान/से उतराई से संबंधित उपबंध को कार्गो प्रहस्तन प्रभारों से संबंधित टिप्पणी में अंतर्विष्ट किया जाए, जैसा पीआईसीटीपीएल ने प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, यह स्पष्ट रूप से बताया जाता है कि उक्त अंतर्विष्ट नया प्रशुल्क निर्धारण नहीं है अपितु सुविचारित पूंजीगत लागत और कार्गो प्रहस्तन के अंतर्गत कवर की जाने वाली सेवा को दर्शाता है।
- (vii). जहां तक सकल बर्थ उत्पादन में कमी के लिए 80% अधिमानता के निर्धारण का संबंध है, यह बताया जाता है कि संदर्भाधीन परियोजना के लिए फरवरी 2014 के आदेश के द्वारा निम्नलिखित के संबंध में निष्पादन मानकों का निर्धारण किया गया है:-

- (क). विभिन्न कार्गो वर्गों के लिए सकल बर्थ उत्पादन प्रति दिन।
- (ख). आयात और निर्यात चक्र में साफ-सुथरे कार्गो के लिए ट्रांजिट भंडारण ड्वैल समय।
- (ग). प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रचालन के लिए टर्न अराउंड समय।

ऊपर (ख) और (ग) निष्पादन मानकों के संबंध में निर्धारित निष्पादन मानक को पूरा करने में गिरावट की स्थिति में अधिमानता 10% होगी। तथापि, सकल बर्थ उत्पादन को पूरा करने में आई गिरावट के मामले में अधिमानता स्पष्ट रूप से निर्धारित नहीं की गई है। चूंकि ऊपर (ख) और (ग) निष्पादन मानकों के संबंध में निर्धारित निष्पादन मानक को पूरा करने में गिरावट की स्थिति में अधिमानता 10% कुल मिलाकर 20% निर्धारित है, तो शेष 80% की अधिमानता केवल सकल बर्थ उत्पादन पर लागू की जा सकती है। तदनुसार, यह प्राधिकरण निष्पादन मानकों में स्पष्ट रूप से अंतर्विष्ट करने को प्रवृत्त है, जैसा पीआईसीटीपीएल ने अनुरोध किया है। संयोगवश, पीपीटी और पीआईसीटीपीएल के बीच हुए रियायत करार के परिशिष्ट 15 में पहले से ही शामिल है। इस संबंध में, यह स्पष्ट तौर पर बताया जाता है कि उक्त अंतर्वेशन नया प्रशुल्क निर्धारण नहीं है अपितु शेष आंकड़ों को दर्शाती है।

- (viii). इस प्राधिकरण ने अपने 19 फरवरी, 2014 के आदेश के द्वारा संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार पीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित दरमानों के साथ निष्पादन मानक अधिसूचित किये थे। इसलिए, 19 फरवरी 2014 के आदेश में यथा अनुमोदित निष्पादन मानकों को भी पीआईसीटीपीएल के दरमानों के साथ अधिसूचित किया जाता है।

ऊपर बताये गए कारणों से, परियोजना कार्गो और अन्य कोई साफ-सुथरा कार्गो के निष्पादन मानकों को, पीआईसीटीपीएल द्वारा यथाप्रस्तावित, अधिसूचित किये जाने वाले निष्पादन मानकों में शामिल नहीं किया जाता।

- (ix). भारत सरकार, पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने 11 नवंबर, 2014 के अपने पत्र संख्या पीटी-110033/51/2014-पीटी के अंतर्गत महापत्तनों पर तटीय पोतों की प्राथमिकता बर्थिंग संबंधी दिशानिर्देशों की एक प्रति भेजी है जिसे इस प्राधिकरण के 4 दिसंबर, 2014 के पत्र संख्या पीटी-110033/51/2014-पीटी के द्वारा जारी किया गया। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने 28 नवंबर, 2014 के आदेश संख्या पीटी-110033/52/2014-सामान्य के द्वारा अन्य बातों के साथ-साथ, सभी महापत्तन न्यासों के वर्तमान दरमानों में निर्धारित 'तटीय पोत' की परिभाषा के प्रतिस्थापन को अनुमोदित किया, जो इस प्रकार है:-

"तटीय पोत" से आशय भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान तथा भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में पूर्णतः प्रयुक्त किसी पोत से है, जिसके पास महानिदेशक पोत परिवहन/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस हो।

इसलिए, पीआईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित तटीय पोत की परिभाषा को तटीय पोत की उपरोक्त परिभाषा के अनुरूप "पोत परिवहन महानिदेशक" शब्द जोड़ते हुए हल्का सा आशोधित किया जाता है।

- (x). अन्य सभी सोपाधिकताओं को जो 19 फरवरी, 2014 के आदेश के दरमानों में अनुमोदित दरों की अनुप्रयोजनीयता को अधिशासित करते हैं को निम्नलिखित के अधीन, बरकरार रखा जाता है:-

- (क). वीओसीपीटी द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण को देखते हुए इस प्राधिकरण ने अपने 29 सितम्बर, 2015 के आदेश सं टीएएमपी/53/2015-वीओसीटीपी के द्वारा नौवहन महानिदेशालय की सिफारिश के आधार पर पारित किया। उस आदेश में अनुमोदित उपबंधों में 26 नवम्बर, 2015 के आदेश सं टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी द्वारा और संशोधन किया। कथित आदेश सभी महापत्तन न्यासों द्वारा समान रूप से अपनाये जाने के लिए था। उस आदेश के पश्चात पोत परिवहन महानिदेशक ने 20 मई, 2016 के अपने पत्र सं एसडी-9 सीएचएआरटी (309)/2016 ने 26 नवम्बर, 2015 के आदेश में अनुमोदित उपबंधों पर और आगे स्पष्टीकरण जारी किया। तदनुसार इस प्राधिकरण ने 26 नवम्बर, 2015 के आदेश के पैरा 9क (ii) और 10(ii) के उपबंधों में मामूली सा संशोधन करते हुए स्पष्टीकरण आदेश पारित किया। उस आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित उपबंध पीआईसीटीपीएल के दरमानों में सामान्य निबंधन और शर्तों की टिप्पणी सं (ii) के स्थान पर टिप्पणी संख्या (ii),(iii) और(iv) के रूप में अद्यतन किया जाता है। उसके बाद की टिप्पणियों की सं को पुनः संख्याकित किया जाता है।

- (ख). पीआईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित अध्याय (2) और (3) की सामान्य टिप्पणी बताती है कि प्रशुल्क-सीमा को मुद्रास्फीति के सूचकांक से जोड़ा जाएगा किंतु थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में 1 जनवरी, 2013 से संबंधित वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाला परिवर्तन 60% की सीमा तक हो। चूंकि पीआईसीटीपीएल के दरमान 2018 में अधिसूचित किये जा रहे हैं, यह उपयुक्त समझा जाता है कि प्रशुल्क सीमाओं को 1 जनवरी 2018 और संबंधित वर्ष की 1 जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक में परिवर्तन के प्रति 60% की सीमा तक सूचकांकित किया जाए। प्रशुल्क सीमाओं का इस प्रकार का स्वतः सूचकांकन प्रत्येक वर्ष किया जायेगा तथा समयोजित प्रशुल्क सीमा संबंधित वर्ष की 1 अप्रैल से अगले वर्ष की 31 मार्च तक लागू रहेगा। यह सामान्य

टिप्पणी उन बीओटी प्रचालकों के दरमानों के निर्धारण के अनुरूप है जो 2013 के दिशानिर्देशों द्वारा शामिल होते हैं और जो प्रचालन आरंभ कर चुके हैं।

10.1. परिणाम में और ऊपर दिये गए कारणों से तथा सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर पीपीटी में प्रचालन कर रहे पीआईसीटीपीएल के नाम में बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थ के सूचकांकित दरमान और निष्पादन मानकों की अधिसूचना को अनुमोदित करता है, जो क्रमशः **अनुलग्नक- I** और **अनुलग्नक- II** के रूप में संलग्नक है।

10.2. पीआईसीटीपीएल के अधिसूचित दरमान पीआईसीटीपीएल द्वारा वाणिज्यिक प्रचालन आरंभ करने की तारीख से प्रभावी होंगे।

10.3. पीआईसीटीपीएल से रियायत करार में दिये गए निष्पादन मानकों के निष्पादन की आशा की जाती है।

11.1. वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष की 31 मार्च तक, प्रशुल्क उस वर्ष के सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित होंगे जो उनकी अधिकतम सीमा होगी। उपरोक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में यथाउपबंधित सूचकांकन के आधार पर प्रति वर्ष स्वतः संशोधित होंगे।

तथापि, पीआईसीटीपीएल प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगामी वित्तीय वर्ष की 1 अप्रैल से कम से कम 90 दिन पूर्व निष्पादन मानकों (निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क) के साथ संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के अतिरिक्त प्रशुल्क का प्रस्ताव करने को मुक्त है। ऐसा निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क उस संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से 15% ऊपर नहीं होना चाहिए (और यह प्रशुल्क सीमा नहीं होगी)। निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आगामी वित्त वर्ष की 1 अप्रैल से लागू होगा और पूरे वित्त वर्ष में लागू रहेगा।

11.2. पीआईसीटीपीएल ऐसे प्रस्ताव को परियोजना के रियायत करार के अंतर्गत नियुक्त स्वतंत्र अभियंता से इस आशय के एक प्रमाणपत्र के साथ कि पिछले 12 महीनों में या प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के वास्तविक महीनों में, जैसा भी मामला हो, निष्पादन मानकों की प्राप्ति रियायत करार के अनुसार है।

11.3. प्रस्ताव की प्राप्ति पर, यह प्राधिकरण प्राप्ति के 1 दिन के भीतर निष्पादन मानकों की उपलब्धि के बारे में पीपीटी से विचार प्राप्त करेगा, जैसा 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 5 में दिया गया है।

11.4. यदि पीआईसीटीपीएल पिछले 12 महीने में रियायत करार में अंतर्विष्ट निष्पादन मानक प्राप्त नहीं करता तो यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क की अधिसूचना के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और पीआईसीटीपीएल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क का ही पात्र होगा।

11.5. पीपीटी की राय पर सुविचार के पश्चात यदि यह प्राधिकरण संतुष्ट है कि रियायत करार में अंतर्विष्ट निष्पादन मानक प्राप्त कर लिये गए हैं, प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष की 1 अप्रैल से प्रभावी होने वाले निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को 15 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

11.6. निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के प्रस्ताव पर विचार करते समय, यह प्राधिकरण निष्पादन मानकों और प्रचालक द्वारा उनके अनुपालन को परखेगा। यह प्राधिकरण पीआईसीटीपीएल द्वारा निष्पादन मानकों की उपलब्धि या अन्यथा के आधार पर निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के प्रस्ताव को स्वीकार या अस्वीकार कर सकता है। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देश से संलग्न परिशिष्ट में दर्शाये गए उदाहरण का अनुपालन करते हुए किया जायेगा।

11.7. प्रचालन के तीसरे वर्ष से, पीआईसीटीपीएल से प्राप्त निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जायेगा यदि पिछले 12 महीनों में निष्पादन मानक प्राप्त कर लिये होंगे, जैसा स्वतंत्र अभियंता द्वारा प्रमाणित किया जायेगा। तीसरे वर्ष से आगे निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के लिए पीआईसीटीपीएल निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव, स्वतंत्र अभियंता से उपलब्धि प्रमाण-पत्र सहित 1 मार्च तक प्रस्तुत करेगा और प्राधिकरण आगामी वित्त वर्ष के लिए निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रभावी करने के लिए 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

11.8. यदि इस प्राधिकरण द्वारा यथाअधिसूचित निष्पादन मानकों की पीपीटी प्रचालक द्वारा प्राप्त न किये जाने से संबंधित किसी प्रयोक्ता को कोई शिकायत है, तो वह इस प्राधिकरण को अभ्यावेदन प्रस्तुत करेगा। तत्पश्चात्, यह प्राधिकरण अभ्यावेदन की जांच करेगा और अपने निष्कर्ष पीपीटी को भेजेगा। पीपीटी संबंधित रियायत करार के अनुसार निष्कर्षों पर कार्रवाई करने को बाध्यकार होगा।

11.9. पीआईसीटीपीएल कार्गो यातायात, जहाज बर्थ दिवस उत्पादन, जहाज का औसत टर्न-अराउंड समय, बर्थ-पूर्व औसत प्रतीक्षा समय के साथ-साथ बर्थ पर उगाहे गए प्रशुल्क के बारे में इस प्राधिकरण को तिमाही रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। इसके अतिरिक्त, प्रति क्रेन घंटा औसत मूव, और कंटेनरों के औसत ड्रैवल टाइम के बारे में भी तिमाही प्रगति रिपोर्ट प्रत्येक तिमाही की समाप्ति के बाद एक महीने में भेजी जायेगी। इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित कोई और सूचना भी समय-समय पर उन्हें भेजी जायेगी।

11.10. यदि दरमानों और सोपाधिकताओं के विवरण पर कोई स्पष्टीकरण या व्याख्या का कोई प्रश्न उठता है, तो मामले को इस प्राधिकरण को भेजा जाना चाहिए और उस पर प्राधिकरण का निर्णय पीआईसीटीपीएल पर बाध्यकर होगा।

11.11. पीआईसीटीपीएल का वास्तविक निष्पादन इस प्राधिकरण द्वारा अनुवीक्षित किया जाएगा। यदि सेवा की गुणता के बारे में कोई शिकायत प्राप्त होती है, तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जांच करेगा और अपने निष्कर्ष पीपीटी को भेजेगा। यदि पीआईसीटीपीएल के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी है तो, पीपीटी संबंधित लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई आरंभ करेगा।

11.12. यह प्राधिकरण पीआईसीटीपीएल से प्राप्त सभी सूचनाओं को अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, पीआईसीटीपीएल से किसी डाटा सूचना जो वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील हो सकते हैं, को प्रकाशित न करने का कोई अनुरोध प्राधिकरण को प्राप्त होता है तो वह उस विचार करेगा। ऐसे अनुरोध, प्रसंगाधीन डाटा/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में तथा उनके प्रकाशन से उनके राजस्व/प्रचालन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने की संभावना हो, विस्तृत स्पष्टीकरण के साथ भेजे जाने चाहिए।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असाधारण/65/18]

अनुलग्नक - I

परादीप पत्तन न्यास

बहु प्रयोजनीय कार्गो बर्थ के दरमान

अध्याय 1- परिभाषाएं तथा सामान्य निबंधन एवं शर्तें

1.1. परिभाषाएं- सामान्य

- (i). **"तटीय पोत"** से आशय भारत में किसी एक पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में पूर्णतः प्रयुक्त किसी पोत से है, जिसके पास महानिदेशक, पोत परिवहन/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस हो।
- (ii). **"विदेश-गामी पोत"** से आशय तटीय पोत से भिन्न किसी अन्य पोत से है।
- (iii). **"एफसीएल"** से आशय ऐसे कंटेनरों से है, जिसमें कंटेनर का पूर्ण भार हो।
- (iv). **"एलसीएल"** से आशय ऐसे कंटेनरों से है, जिसमें कंटेनर का पूर्ण भार से कम भार हो (ऐसा कंटेनर जिसमें एक से अधिक आयातक/निर्यातक का माल हो)
- (v). **"जोखिम वाला कंटेनर"** से आशय ऐसे कंटेनर से है, जिसमें आईएमओ के अंतर्गत यथा वर्गीकृत जोखिम वाला माल हो।
- (vi). **"आयात कंटेनर"** से आशय कंटेनर यार्ड में भंडारित किसी पोत से उतारा गया माल तथा सड़क अथवा गाड़ी द्वारा माल का परिवहन करना।
- (vii). **"निर्यात कंटेनर"** से आशय सड़क अथवा गाड़ी से पहुंचे कंटेनर को कंटेनर यार्ड में भंडारित करना तथा निर्दिष्ट पोत में माल लादना।
- (viii). **"पत्तन क्षेत्र"** से आशय पत्तन की सीमाशुल्क-बद्ध क्षेत्र/पत्तन का परिचालन संबंधी क्षेत्र।
- (ix). **"सामान्य कंटेनर"** से आशय सामान्य किस्म के कंटेनरों से है, जो विशिष्ट श्रेणियों में न आते हों, जिन्हें बाद में उल्लेख किया गया हो।
- (x). **"रीफर कंटेनर"** से आशय खराब होने वाले माल के वाहन में प्रयुक्त होने वाले शीतल (रेफ्रिजरेटिड) कंटेनर से है, जिसमें विद्युत सप्लाई का प्रावधान हो ताकि अपेक्षित तापमान को बनाए रखा जा सके।
- (xi). **"पोतांतरणीय कंटेनर"** से आशय ऐसे कंटेनर से है, जो एक पोत से उतार कर यार्ड में भंडारित कार्गो तथा दूसरे पोत में अंतरित किया जाता है।
- (xii). **"आयाम से बड़े कंटेनर"** से आशय ऐसे कंटेनर से है, जिसमें मानक कंटेनर के सामान्य आकार से अधिक 'आयाम-अधिक कार्गो' का वहन करने वाले कंटेनर से है तथा जिसमें विशेष प्रकार के उपकरणों जैसे स्लिंग, शैकल्स, सामान को उठाने वाली बीम इत्यादि की आवश्यकता पड़ती है।
- (xiii). **"शट-आउट कंटेनर"** से आशय ऐसे कंटेनर से है, जो एक विशिष्ट पोत (जैसा कि पोत पहचान सूचना संख्या अर्थात् वीआईए संख्या) के लिए आयात इनटेक के रूप में पत्तन में प्रवेश करता है तथा किन्हीं कारणों से कंटेनर विशिष्ट प्रकार के पोत से नहीं जुड़ पाता है तो ऐसे कंटेनर को 'शट-आउट' कंटेनर कहा जाता है।
- (xiv). **"बैक टू टाउन कंटेनर"** से आशय ऐसे कंटेनर से है जो निर्यात के लिए पत्तन में प्रवेश करता है किंतु किसी कारण से निर्यात नहीं हो पाता है तथा टाउन में वापस भेज दिया जाता है।

(xv). "बीआईएन" से आशय पोत पहचान सूचना संख्या से है।

(xvi). "प्रति दिन" से आशय प्रत्येक कैलेंडर दिवस से है, जब तक कि अन्यथा उल्लेख न किया गया है।

1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i). पोत की स्थिति, जैसी कि सीमाशुल्क द्वारा अथवा महानिदेशक, पोत परिवहन द्वारा जारी प्रमाण-पत्र में उल्लिखित हो, पोत से संबंधित प्रभारों को लगाने के प्रयोजन की दृष्टि से 'तटीय' अथवा 'विदेश-गामी' श्रेणी में वर्गीकृत करने के उद्देश्य से निर्णायक कारक होगी तथा कार्गो की किस्म अथवा प्रारंभ, इस प्रयोजन के लिए कोई महत्व नहीं रखेगा।
- (ii). पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली:
 - (क) सामान्य व्यापारिक लाइसेंसधारी भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित कर सकते हैं। जो सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर भारतीय पत्तन के अपने प्रथम पत्तन पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित हो सकते हैं, उन्हें तब तक किसी अन्य सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं है जब तक वे भारतीय तट पर गमन करते हैं।
 - (ख) विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन में परिवर्तित हो सकते हैं।
- (iii). रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए मानदंड:
 - (क) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदान पत्तन द्वारा तटीय दरें पोत के तटीय सामानों की लदाई शुरू किए जाने के समय से प्रभार्य होंगी।
 - (ख) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल पोत द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक प्रभार्य होंगी, उसके तत्काल पश्चात ही विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
 - (ग) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस धारक विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- (iv). रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधी प्रभारों (सीआरसी) की उगाही के लिये मानदंड
 - (क) "विश्वभर और तटीय" परिचालन के लिए भारतीय सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारक विदेशगामी भारतीय पोत के प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के संदर्भ में लागू तटीय दरें प्रभारित होंगी अर्थात् निम्नलिखित परिदृश्य में घाट शुल्क सहित जलयान से तट तक स्थानांतरण और क्वे से/को भंडार याई से/को अंतरण।
 - (i) तटीय गमन के लिए परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोना।
 - (ii) तटीय गमन के लिए परिवर्तित नहीं* परन्तु किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोना।

*केन्द्रीय उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क बोर्ड का 25 फरवरी, 2002 का परिपत्र संख्या 15/2002-सीयूएस भारतीय ध्वज के विदेशगामी पोत को बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोने की अनुमति देता है।
 - (ख) विदेशी ध्वज का पोत नौवहन महानिदेशक से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के लिए परिवर्तन के मामले में ऐसे पोत द्वारा किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान/कंटेनर ढोने पर तटीय सामान/कंटेनर के लिए लागू तटीय दरें उगाही जायेंगी।
- (v). पोत संबंधी प्रभार, पोत स्वामी/स्टीमर एजेंट पर लगाए जाएंगे।
- (vi).
 - (क). सभी तटीय पोतों के लिए पोत से संबंधित प्रभार, अन्य पातों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होंगे।
 - (ख). सभी तटीय पोतों के लिए कंटेनर से संबंधित प्रभार सामान्य कंटेनर से संबंधित प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होंगे।
 - (ग). कंटेनर से संबंधित प्रभारों के मामले में मिश्रित बॉक्स दर पर रियायत लागू है। जहां मद-वार प्रभार लगाए जाते हैं, वहां वमुद्र-तट स्थानांतरण के लिए सभी संबद्ध प्रभारों पर रियायत लागू होगी तथा घट से / को भंडारण याई तक / को के साथ-साथ कार्गो तथा कंटेनरों पर घाट शुल्क।
 - (घ). इस रियायत के प्रयोजन के लिए, विदेशी पत्तन से कंटेनर, जो भारतीय पत्तन 'क' से आगे पारगमन के लिए भारतीय पत्तन 'ख' में पहुंचता है, तटीय समुद्री यात्रा के लिए संबद्ध प्रभारों के लिए भी पात्र होगा। दूसरे

शब्दों में, तटीय समुद्री-यात्रा शुरू करने के लिए अनुमति प्राप्त पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/ तक उठाए गए कार्गो/कंटेनर, इस रियायत के लिए पात्र होंगे।

- (ड). तटीय कंटेनरों/पोतों के लिए प्रभार, भारतीय रूपयों में रखे जाएंगे एवं एकत्र किए जाएंगे।
- (vii). विलंबित अदायगियों/ वसूलियों पर व्याज:
- (क). इन दरमानों के अंतर्गत विलंबित अदायगियों पर दंड व्याज प्रयोक्ता अदा करेगा। इसी प्रकार से, आपरेटर विलंबित वसूलियों पर दंड व्याज देगा।
- (ख). दंड की व्याज दर स्टेट बैंक ऑफ इंडिया (एसबीआई) की उधार की प्राथमिक व्याज दर से 2% अधिक होगी। दंड व्याज दर आपरेटर एवं पत्तन का उपयोग करने वाले दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग). वसूली में विलंब की गणना, सेवाओं के पूरा होने की तारीख से अथवा प्रयोक्ताओं द्वारा अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, 20 दिन होगी।
- (घ). प्रयोक्ताओं द्वारा अदायगियों में विलंब की गणना, आपरेटर द्वारा बिलों को प्रस्तुत करने की तारीख के बाद केवल 10 दिन होगी। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां अदायगी, महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट पत्तन न्यास की सेवाओं/संपत्तियों का उपयोग करने से पूर्व की जानी है/ अथवा जहां प्रभारों की अदायगी अग्रिम रूप में, दरमानों में एक शर्त के रूप में निर्धारित हो।
- (viii). सभी प्रभारों को प्रत्येक बिल के कुल योग में रूपए के अगले ऊंचे स्तर में पूर्णांकित किया जाएगा।

अध्याय 2 – कंटेनर संबंधी प्रभार

2.1. सामान्य निबंधन एवं शर्तें:

- (i). एक कंटेनर जो मूल रूप से पोतांतरण कंटेनर के रूप में घोषित किया गया था, जिसे बाद में रेल मार्ग/सड़क मार्ग से ले जाया गया, पोतांतरण कंटेनर के रूप में अपनी पहचान खो देगा तथा इसे सामान्य आयात कंटेनर के रूप में माना जाएगा तथा निर्धारित प्रभार, यथा लागू, देय होंगे।
- (ii). 20' से कम अथवा 20' तक के कंटेनर एक टीईयू (बीस के समकक्ष यूनिट) के रूप में गिने जाएंगे तथा 20' से अधिक तथा 40' तक के कंटेनर एफईयू (चालीस के समकक्ष यूनिट) के रूप में, प्रशुल्क के प्रयोजन की दृष्टि से, गिने जाएंगे।
- (iii). लंबाई में 20' से अधिक तथा चौड़ाई में 40' तक के कंटेनरों के लिए सभी प्रभार, निर्धारित लागू प्रभारों के 150 प्रतिशत होंगे।
- (iv). ऐसे कंटेनरों पर, जो मानक आकार से भिन्न होंगे, जहां विशिष्ट प्रकार के उपकरणों/स्लिंगों/संचालन की आवश्यकता पड़ेगी, लागू दरों से दोगुने प्रभार लगाए जाएंगे। ऐसे कंटेनरों में क्षतिग्रस्त कंटेनर भी शामिल होंगे तथा जिनके लिए विशिष्ट किस्म के उपकरणों की जरूरत हो।

2.2. कंटेनर संबंधी प्रभार

कंटेनर की प्रहस्तन के लिए एवं संचालन के लिए निम्नलिखित समेकित प्रभार, कंटेनरों एवं पत्तनसे गुजरने वाले कंटेनरयुक्त कार्गो के संबंध में ली गई सेवाओं के लिए शिपिंग लाइनों अथवा पोतों के एजेंटों अथवा कार्गो के एजेंटों द्वारा देय होंगे।

क. प्रहस्तन प्रभार

सामान्य कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	जहाज से कंटेनर यार्ड तक अथवा विपरीत	4034.04	3258.27	2420.43	1954.96
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट तक अथवा विपरीत (आईसीडी कंटेनर केवल रेल)	2017.02	2017.02	2017.02	2017.02
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विपरीत (सीधे डिलीवरी एवं निर्यात इन्टेक)	620.62	620.62	620.62	620.62

रीफर कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	जहाज से कंटेनर यार्ड तक अथवा विपरीत	4034.04	3258.27	2420.43	1954.96

2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट तक अथवा विपरीत (आईसीडी कंटेनर केवल रेल)	2017.02	2017.02	2017.02	2017.02
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विपरीततः (सीधे डिलीवरी एवं निर्यात इनटेक)	620.62	620.62	620.62	620.62

जोखिम वाले कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर रु. में	
		विदेशी कंटेनर	तटीय कंटेनर
		लदा हुआ	लदा हुआ
1	जहाज से कंटेनर यार्ड तक अथवा विपरीत	5043.46	3026.44
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट तक अथवा विपरीत (आईसीडी कंटेनर केवल रेल)	2520.82	2520.82
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विपरीत (सीधे डिलीवरी एवं निर्यात इनटेक)	775.77	775.77

पोतांतरण कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	1 – 3000 टीईयू	4654.66	4034.04	2792.79	2420.43
2	3001 – 6000 टीईयू	4344.35	3723.74	2606.61	2234.24
3	6001 – 9000 टीईयू	4034.04	3413.42	2420.43	2048.05
4	उसके बाद	3723.74	3103.10	2234.24	1861.87

टिप्पणियां:

- (i). उसी वित्तीय वर्ष में शिपिंग लाइनों अथवा एजेंटों द्वारा लाए गए कुल टीईयू पर दर आधारित है।
- (ii). जिस कंटेनर को मूल रूप से पारगमन कंटेनर घोषित किया गया था किंतु बाद में गाड़ी अथवा सड़क द्वारा परिवहन किए जाने पर इस प्रकार का कंटेनर 'पारगमन कंटेनर' की अपनी पहचान खो बैठेगा तथा इसे सामान्य आयात कंटेनर के रूप में माना जाएगा एवं यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे।

आयाम से बड़े मालवाही कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	जहाज से कंटेनर यार्ड तक अथवा विपरीत	8068.09	6516.5	4840.85	3909.9
			2		1
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट तक अथवा विपरीत (आईसीडी कंटेनर केवल रेल)	4034.04	4034.0	4034.04	4034.0
			4		4
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विपरीत (सीधे डिलीवरी एवं निर्यात इनटेक)	1241.25	1241.2	1241.25	1241.2
			5		5

टिप्पणी: यथोक्त समेकित प्रभारों में निम्नलिखित कारक शामिल है, अर्थात् जहाजी-कुली, गेंट्री क्रेन का प्रयोग, ट्रांसफर क्रेन का प्रयोग, कंटेनरों के खाली भार पर घाट-शुल्क, कंटेनरीकृत माल पर घाट-शुल्क, रेलवे की अवसंरचना के लिए परिवहन एवं अंशदान।

ख. पत्तन के परिसर में भंडारित कंटेनर के लिए डबल-टाइम प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	प्रति कंटेनर प्रति दिन के लिए अथवा उसके हिस्से के लिए दर (रु. में)		
		लंबाई में 20' तक	लंबाई में 20' से अधिक किंतु 40' तक	लंबाई में 40' से ऊपर
1	गैर-आईसीडी/सीएफएस आयात-लदा हुआ			
	पहले 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	493.31	986.60	1479.91
	7-9 दिन	586.81	1173.63	1760.44
	10-12 दिन	697.94	1395.89	2093.83
	13-15 दिन	829.40	1658.81	2488.20
	16-18 दिन	985.25	1970.50	2955.75
	19-22 दिन	1172.28	2344.55	3516.82
	23-26 दिन	1394.53	2789.07	4183.59
	27-30 दिन	1657.44	3314.89	4972.33
	उसके बाद	1971.86	3943.72	5915.58
2	गैर-आईसीडी/सीएफएस आयात-खाली			
	पहले 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	493.31	986.60	1479.91
	7-9 दिन	586.81	1173.63	1760.44
	10-12 दिन	697.94	1395.89	2093.83
	13-15 दिन	829.40	1658.81	2488.20
	16-18 दिन	985.25	1970.50	2955.75
	19-22 दिन	1172.28	2344.55	3516.82
	23-26 दिन	1394.53	2789.07	4183.59
	27-30 दिन	1657.44	3314.89	4972.33
	उसके बाद	1971.86	3943.72	5915.58
3	गैर-आईसीडी/सीएफएस आयात-लदा हुआ			
	पहले 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	493.31	986.60	1479.91
	7-9 दिन	586.81	1173.63	1760.44
	10-12 दिन	697.94	1395.89	2093.83
	13-15 दिन	829.40	1658.81	2488.20
	16-18 दिन	985.25	1970.50	2955.75
	19-22 दिन	1172.28	2344.55	3516.82
	23-26 दिन	1394.53	2789.07	4183.59
	27-30 दिन	1657.44	3314.89	4972.33
	उसके बाद	1971.86	3943.72	5915.58
4	गैर-आईसीडी/सीएफएस निर्यात-खाली			
	पहले 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क

क्र.सं.	विवरण	प्रति कंटेनर प्रति दिन के लिए अथवा उसके हिस्से के लिए दर (रु. में)		
		लंबाई में 20' तक	लंबाई में 20' से अधिक किंतु 40' तक	लंबाई में 40' से ऊपर
	3-6 दिन	493.31	986.60	1479.91
	7-9 दिन	586.81	1173.63	1760.44
	10-12 दिन	697.94	1395.89	2093.83
	13-15 दिन	829.40	1658.81	2488.20
	16-18 दिन	985.25	1970.50	2955.75
	19-22 दिन	1172.28	2344.55	3516.82
	23-26 दिन	1394.53	2789.07	4183.59
	27-30 दिन	1657.44	3314.89	4972.33
	उसके बाद	1971.86	3943.72	5915.58
5	सीएफएस आयात लदा हुआ-सड़क द्वारा ले जाया गया			
	पहले 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	493.31	986.60	1479.91
	7-9 दिन	586.81	1173.63	1760.44
	10-12 दिन	697.94	1395.89	2093.83
	13-15 दिन	829.40	1658.81	2488.20
	16-18 दिन	985.25	1970.50	2955.75
	19-22 दिन	1172.28	2344.55	3516.82
	23-26 दिन	1394.53	2789.07	4183.59
	27-30 दिन	1657.44	3314.89	4972.33
	उसके बाद	1971.86	3943.72	5915.58
6	सीएफएस आयात खाली-सड़क द्वारा ले जाया गया			
	पहले 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	493.31	986.60	1479.91
	7-9 दिन	586.81	1173.63	1760.44
	10-12 दिन	697.94	1395.89	2093.83
	13-15 दिन	829.40	1658.81	2488.20
	16-18 दिन	985.25	1970.50	2955.75
	19-22 दिन	1172.28	2344.55	3516.82
	23-26 दिन	1394.53	2789.07	4183.59
	27-30 दिन	1657.44	3314.89	4972.33
7	सीएफएस निर्यात लदा हुआ-सड़क द्वारा ले जाया गया			
	पहले 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	493.31	986.60	1479.91
	7-9 दिन	586.81	1173.63	1760.44
	10-12 दिन	697.94	1395.89	2093.83
	13-15 दिन	829.40	1658.81	2488.20
	16-18 दिन	985.25	1970.50	2955.75

क्र.सं.	विवरण	प्रति कंटेनर प्रति दिन के लिए अथवा उसके हिस्से के लिए दर (रु. में)		
		लंबाई में 20' तक	लंबाई में 20' से अधिक किंतु 40' तक	लंबाई में 40' से ऊपर
	19-22 दिन	1172.28	2344.55	3516.82
	23-26 दिन	1394.53	2789.07	4183.59
	27-30 दिन	1657.44	3314.89	4972.33
8	सीएफएस निर्यात खाली-सड़क द्वारा ले जाया गया			
	पहले 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	493.31	986.60	1479.91
	7-9 दिन	586.81	1173.63	1760.44
	10-12 दिन	697.94	1395.89	2093.83
	13-15 दिन	829.40	1658.81	2488.20
	16-18 दिन	985.25	1970.50	2955.75
	19-22 दिन	1172.28	2344.55	3516.82
	23-26 दिन	1394.53	2789.07	4183.59
	27-30 दिन	1657.44	3314.89	4972.33
9	आईसीडी आयात एवं निर्यात भारित अथवा खाली-रेल द्वारा ले जाया गया			
	पहले 5 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	6-15 दिन	985.25	1970.50	2955.75
	16-30 दिन	1971.86	3943.72	5915.58
	उसके बाद	3943.72	7887.44	11831.16
10	पोतांतरण- लदा हुआ			
	पहले 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	16-30 दिन	1971.86	3943.72	5915.58
	उसके बाद	3943.72	7887.44	11831.16
11	पोतांतरण- खाली			
	पहले 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	8-15 दिन	1172.28	2344.55	3516.82
	उसके बाद	3943.72	7887.44	11831.16

टिप्पणी:

- (i). कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि की गणना, उस दिन के अगले दिन से की जाएगी, जब कंटेनर की लदाई/डिलीवरी/हटाने की तारीख के दिन तक किनारे पर उतारने के दिन से कार्गो तथा इसमें रविवार एवं छुट्टियां शामिल हैं किंतु सीमाशुल्क छुट्टियां एवं पत्तन के कार्य-दिवस शामिल नहीं हैं।
- (ii). पोतांतरण कंटेनर, उक्त मद (4) में यथा निर्धारित ड्वैल समय खो बैठेगा, यदि बाद में स्थानीय तौर पर प्रेषण की विधि बदल दी जाती हो अथवा भरी हुई सामग्री को निकालने/भरी हुई सामग्री के लिए कंटेनर भाड़ा स्टेशन बदल जाता हो। इस प्रकार के कंटेनरों के लिए ड्वैल टाइम प्रभार की वसूली, मद सं. 1 अथवा 2 में यथा निर्धारित आयात कंटेनरों के सममूल्य पर, जैसा लागू हो, की जाएगी।
- (iii). पोतांतरण कंटेनर, जिसे बाद में रेल द्वारा प्रेषण की विधि को आईसीडी में बदल दिया जात है, ड्वैल टाइम प्रभार फीस लगाने के प्रयोजन की दृष्टि से अन्य आईसीडी कंटेनरों के रूप में माना जाएगा तथा उक्त मद (4) में उल्लिखित दरों पर प्रभारित होगी। ऐसे मामलों में अतिरिक्त स्थानांतरण प्रभार, कंटेनर से कंटेनर यार्ड तक, आईसीडी यार्ड तक के संचालन के लिए लागू होगा।

- (iv). विदेशी पत्तन से कंटेनर, कंटेनर टर्मिनल पर उतरने पर, जिसे बाद में तटीय यात्रा पर भारतीय पत्तन पर पोतांतरण अथवा विपरीततः किया जाता है, विदेशी-गामी पोतों के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभार के 50% पर तथा तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित 50% पर प्रभारित किया जाएगा।
- (v). सामान्य आयात कंटेनर को जिसे बाद में रेल द्वारा प्रेषण की विधि को आईसीडी में बदला जाता है, निःशुल्क अवधि का लाभ मिलेगा, जो केवल सामान्य आयात कंटेनर पर लागू होता है। ऐसे मामलों में अतिरिक्त स्थानांतरण प्रभार, कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनर के संचलन के लिए लागू होगा।
- (vi). शट-आउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि की गणना उस दिन के अगले दिन से की जाएगी, जब कंटेनर, लदाई/डिलीवरी के दिन तक शट-आउट बन जाता है।
- (vii). अधिक ऊंचाई वाले एवं अधिक आयाम वाले कंटेनरों पर सामान्य लागू प्रभारों से तीन गुना ज्यादा प्रभार लगेगा।
- (viii). जोखिम वाले कंटेनरों पर सामान्य लागू प्रभारों से 1.25 गुना प्रभार लगेगा।
- (ix). पत्तन के भीतर कंटेनरों को भरने की स्थिति में ड्वैल-समय प्रभार निम्न रूप में लगेगा:
- (क). माल भरने से पूर्व ड्वैल-समय प्रभार वही लगेगा, जो खाली कंटेनरों पर लागू होता है।
- (ख). निःशुल्क अवधि एवं ड्वैल-समय प्रभार, भारित निर्यात कंटेनरों पर लागू प्रभार, उस दिन के अगले दिन से लगेगा, जिस दिन माल भरने का कार्य पूरा हो जाता है तथा पत्तन को सूचित किया जाता है।
- (x). कंटेनरों की नीलामी होने की स्थिति में, नीलामी समाप्त होने के बाद, कंटेनरों पर ड्वैल समय प्रभार, जिस दिन माल को उतारने का कार्य पूरा हो जाता है, उसके अगले दिन से लगेगा।
- (xi). भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए नहीं लगेंगे, जिस अवधि के दौरान टर्मिनल इस स्थिति में नहीं है कि जब प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध करने पर, वह निश्चित किए जा सकने वाले कारणों से कंटेनरों को डिलीवर कर सके।
- (xii). त्यक्त एफसी कंटेनरों/नौभार परेषक के स्वामी वाली कंटेनरों पर भंडारण प्रभार, लिखितमें त्यक्त कंटेनर की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर के उतरने की तारीख से 75 दिनों तक, जो भी पहले हो, निम्न शर्तों के अधीन लगेंगे:
 - (क). परेषिति किसी भी समय त्यक्त कंटेनर के बारे में पत्र जारी कर सकता है।
 - (ख). यदि परेषिति त्यक्त कंटेनर के बारे में इस प्रकार का पत्र जारी नहीं करना चाहता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ इस प्रकार का पत्र भी त्यक्त कंटेनर के बारे में निम्न शर्तों के अधीन जारी कर सकता है:
 - (i). माल सहित कंटेनरों की सुपुर्दगी, लाइन लेगी तथा लाइन इसे या तो वापस लेगी अथवा पत्तन के परिसर से हटाएगी।
 - (ii). कंटेनर की सुपुर्दगी लेने से पूर्व लाइन, माल एवं कंटेनर पर लगे पत्तन संबंधी सभी प्रभारों को अदा करेगी।
 - (ग). कंटेनर एजेंट/एमएलओ सभी आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेंगे तथा परिवहन एवं माल को खाली करने की लागत भरेंगे। यदि वे विनिर्दिष्ट अवधि में इस प्रकार की कार्रवाई करने में विफल रहते हैं तो कंटेनर पर भी भंडारण प्रभार, तब तक लगते रहेंगे, जब कि कार्गो को निकालने के लिए शिपिंग लाइन द्वारा आवश्यक कार्रवाइयां पूर्ण नहीं हो जाती।
 - (घ). जब कंटेनर, सीमाशुल्क के अधिकारियों द्वारा पकड़ा /जब्त कर लिया जाता है तो उसे 75 दिन की निर्धारित समय-सीमा में खाली नहीं किया जा सकता है, ऐसी स्थिति में भंडारण प्रभार उस दिन से लगना बंद हो जाएगा, जिस दिन सीमाशुल्क कार्गो को छोड़ने का आदेश जारी करता है बशर्ते कि लाइनें आवश्यक औपचारिकताओं को पूरा करती हों तथा परिवहन एवं खाली करने की लागत को वहन करती हों। अन्यथा, पकड़े गए/ जब्त किए गए कंटेनरों को लाइन द्वारा /पत्तन के परिसर से परेषिति द्वारा हटाया जाना चाहिए और सीमाशुल्क-बद्ध क्षेत्र में रखा जाना चाहिए तथा ऐसी स्थिति में भंडारण शुल्क प्रभार उस दिन से लगने बंद हो जाएंगे, जिस दिन इन्हें हटाया जाएगा।

ग. कंटेनर पोतों को प्रदान की गई विविध सेवा प्रभार:
रीफर अनुवीक्षण एवं कनेक्शन

क्र.सं.	विवरण	दर रु. में			
		विदेशी-गामी पोत		तटीय पोत	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	रीफर कंटेनरों की बिजली की खपत एवं अनुवीक्षण के लिए प्रत्येक 4 घंटे अथवा उसके हिस्से के लिए अतिरिक्त प्रभार	302.59	302.59	302.59	302.59

टिप्पणी: रीफर कंटेनरों के मामले में भी निर्धारित दरों पर बिजली के अतिरिक्त प्रभार लागू होंगे।
दी गई अन्य सेवाएं

क्र.सं.	विवरण	दर रु. में			
		विदेशी-गामी पोत		तटीय पोत	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	सीमाशुल्क के निरीक्षण के लिए अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए टर्मिनल में एक यार्ड से दूसरे यार्ड में कंटेनरों का स्थानांतरण तथा उसके बाद डिलीवरी के लिए कंटेनरों का लदान	2613.19	2613.19	2613.19	2613.19
2	सीमाशुल्क के निरीक्षण के लिए अथवा पूर्व व्यवस्था द्वारा किसी अन्य प्रयोजन के लिए निर्धारित यार्ड में कंटेनरों को सुचारू ढंग से रखने के लिए अतिरिक्त सेवा-प्रभार	307.36	307.36	307.36	307.36

हैच कवर को खोलना एवं उसे बदलना

क्र.सं.	विवरण	दर रु. में	
		विदेश-गामी पोत	
		लदा हुआ	खाली
1	जहाजी घाट पर इसे रखते हुए	4539.43	2723.66
2	जहाजी घाट पर इसे न रखते हुए	1815.50	1089.31

टिप्पणी: यदि एक ही कार्य संचालन किया जाता है तो यथोक्त हैच कवर के 'संचालन-प्रभार' आधे लगाए जाएंगे।
एक हैच से दूसरे हैच में अथवा उसी हैच में

क्र.सं.	विवरण	प्रति टीईयू दर (रु. में)			
		विदेश-गामी	तटीय	विदेश-गामी	तटीय
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	हैच से हैच में स्थानांतरण (केवल 1 मूव सहित)	1512.94	1512.94	907.76	907.76
2	उक्त उल्लिखित (क) से भिन्न	6052.36	6052.36	3631.41	3631.41

अध्याय 3 – कार्गो संबंधी प्रभार

कार्गो प्रहस्तन प्रभार, कार्गो का आयात करने वाले द्वारा सीधे ही नीचे दी गई दरों पर, निर्दिष्ट कार्गो पर, देय होंगे:

क. प्रहस्तन प्रभार:

क्र.सं.	वस्तु	यूनिट	दर रु. में (विदेशी)	दर रु. में (तटीय)
1	लौह एवं इस्पात उत्पाद तथा एल्युमिनियम गुट्टिकाएं	टन	480.48	288.29
2	कच्चा लौहा	टन	426.84	256.10
3	तैयार उर्वरक	टन	256.38	153.83
4	खाद्यान्न	टन	256.38	153.83
5	चीनी	टन	192.18	115.32

टिप्पणी:

ऊपर उल्लिखित प्रहस्तन प्रभार आगे बताई गई मदों के लिए संयोजित प्रभार है (i) पोत से कार्गो की उतराई, जिसमें जहाजी कुली तथा भंडारण के स्थल तक उसे स्थानांतरित करना, स्टैक यार्ड में 5 दिन की निःशुल्क अवधि के लिए भंडारण एवं आयातित कार्गो के संबंध में ट्रकों में लदान तथा (ii) स्टैक यार्ड में ट्रकों से कार्गो की उतराई, स्टैक यार्ड में 15 दिनों की अवधि तक के लिए भंडारण, लदान स्थल पर कार्गो का स्थानांतरण करना एवं जहाज पर लदान, जिसमें जहाजी कुली शामिल हो। इस संयोजित प्रभार में घाटशुल्क, श्रमिक वर्ग की व्यवस्था, जहां आवश्यकता हो, शामिल है।

ख. निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार:

स्टैक यार्ड में भंडारित कार्गो के लिए अनुमत निःशुल्क अवधि के बाद, भंडारण प्रभार निम्नलिखित होंगे:

आयात/निर्यात कार्गो

(दर रु. में प्रति मी. टन प्रति दिन)

क्र.सं.	वस्तु	निःशुल्क अवधि के पश्चात् प्रथम से 10वें दिन तक के लिए दर	निःशुल्क अवधि के पश्चात् 11वें से 20वें दिन तक के लिए दर	21वें दिन के आगे के लिए दर
1	सभी प्रकार के बहु-प्रयोजनीय कार्गो	2.61	5.23	7.84

टिप्पणी:

- आयात कार्गो के लिए पांच निःशुल्क दिन एवं निर्यात कार्गो के लिए 15 निःशुल्क दिन अनुमत होंगे। निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियां एवं टर्मिनल के गैर कार्य-दिवस शामिल नहीं होंगे।
- निर्धारित निःशुल्क दिनों के बाद कार्गो के ठहराव के लिए भंडारण प्रभार, सभी दिनों के लिए देय होंगे, जिनमें टर्मिनल के गैर-कार्य-दिवस एवं सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियां शामिल हैं।
- जब प्रयोक्ता के अनुरोध पर टर्मिनल आपरेटर किन्हीं कारणों से कार्गो को डिलीवर करने/जहाज पर रखने की स्थिति में नहीं होता है, उस अवधि के लिए कार्गो पर भंडारण प्रभार नहीं लगेगा।

ख. विविध प्रभार

क्र.सं.	वस्तु	यूनिट	दर में (रु.)
1	सभी प्रकार के बहु-प्रयोजनीय कार्गो	प्रति टन	21.09

उक्त निर्धारित विविध प्रभार, सभी विविध सेवाओं जैसे जहाज-घाट पर कार्गो की साफ-सफाई, कार्गो को तोलना, धूल को दवाना आदि के प्रावधान के लिए समेकित प्रभार हैं।

अध्याय 4- पोत संबंधी प्रभार**क. बर्थ भाड़ा प्रभार:**

क्र.सं.	पोत	प्रति जीआरटी दर प्रति घंटा अथवा उसका हिस्सा	
		विदेशी-गामी पोत (रु. में)	तटीय पोत (रु. में)
1	सभी पोत	0.62	0.365

टिप्पणियां:

- (i). बर्थ भाड़े की अवधि की गणना उस समय से की जाएगी, जिस समय पोत बर्थ पर आता है।
- (ii). बर्थ भाड़े में बर्थ पर दी जाने वाली सेवाओं के लिए प्रभार शामिल हैं, जैसे बर्थ का जगह को घेरना, कूड़ा-करकट हटाना, बर्थों को साफ करना, फायर वॉच आदि।
- (iii). जब पोत, टर्मिनल आपरेटर के उपकरण की टूट-फूट के कारण अथवा बिजली की खराबी के कारण अथवा टर्मिनल आपरेटर पर आरोप्य अन्य कारणों से लगातार एक घंटे के लिए अथवा अधिक के लिए बेकार खड़ा रहता है, तब बर्थ भाड़ा उस अवधि के लिए नहीं लगाया जाएगा।
- (iv). (क). जब पोत के चलने की तैयारी के सिगनल के बाद बर्थ भाड़ा 4 घंटे के लिए नहीं लगेगा।
(ख). बर्थ भाड़े पर रोक के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय-सीमा में ज्वारभाटे की स्थितियां, खराब मौसम के अनुकूल न होने पर तथा रात्रि में नौचालन न हो पाने के कारण जहाज का प्रतीक्षा समय शामिल नहीं होगा।
(ग). पोत का मास्टर/एजेंट, ज्वारभाटे एवं मौसम की स्थितियां अनुकूल होने पर ही पोत को चलाने की तैयारी का सिगलन देगा।

ख. दांडिक बर्थ भाड़ा प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी रु. में
1	6 घंटों तक	13.56
2	6 घंटे से ऊपर किंतु 12 घंटे तक	20.33
3	12 घंटे से ऊपर	40.66

टिप्पणी:

- (i). यथोक्त उल्लिखित दंड बर्थ प्रभार, 2 घंटे से अधिक होने पर, बर्थ भाड़ा प्रभार के अलावा, लगाया जाएगा।
- (ii). यथोक्त उल्लिखित दंड बर्थ प्रभार, उस स्थिति में नहीं लगाया जाएगा, यदि ज्वारभाटे की विपरीत स्थितियों अथवा खराब मौसम एवं बारिश के कारण टर्मिनल अथवा पत्तन पर आरोप्य कारणों से पोत बेकार खड़ा रहता है, जिसके परिणामस्वरूप पोत का परिचालन रूक जाता है।
- (iii). (क). एक समय-सीमा निर्धारित होगी, जिसके बाद बर्थ भाड़ा लागू नहीं होगा, पोत द्वारा चलने की तैयारी का सिगनल देने के बाद बर्थ भाड़ा 4 घंटे के लिए बंद जो जाएगा। बर्थ भाड़े पर रोक के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय-सीमा में ज्वारभाटे की स्थितियां, खराब मौसम के अनुकूल न होने पर अथवा रात्रि में नौचालन की सुविधाओं के न होने पर जहाज की प्रतीक्षा अवधि शामिल न होगी।
(ख). झूठे सिगनल के लिए 'दंड बर्थ भाड़ा' एक दिन के बर्थ भाड़ा प्रभार के तुल्य होगा।
(ग). पोत का मास्टर/एजेंट, ज्वारभाटे एवं मौसम की स्थितियां अनुकूल होने पर ही पोत को चलाने की तैयारी का सिगलन देगा।
(घ). बर्थ भाड़े पर रोक के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय-सीमा में ज्वारभाटे की स्थितियां अनुकूल न होने पर पोत की प्रतीक्षा अवधि शामिल न होगी।

अध्याय 5- सामान्य टिप्पणी

प्रशुल्क-सीमा को मुद्रास्फीति के सूचकांक से जोड़ा जाएगा किंतु थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में 1 जनवरी, 2018 से संबंधित वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाला परिवर्तन 60% की सीमा तक हो। प्रशुल्क सीमाओं का इस प्रकार का स्वतः समायोजना प्रत्येक वर्ष किया जाएगा तथा समायोजित प्रशुल्क सीमा संबंधित वर्ष की 1 अप्रैल से अगले वर्ष की 31 मार्च तक लागू रहेगी।

अनुलग्नक - II**कार्य-निष्पादन मानक****क. कंटेनर**

क्र.सं.	कार्य-निष्पादन मानक	
1	बर्थ का सकल उत्पादन	25 मूव/ क्रेन/ घंटा
2	कंटेनरों के लिए पोतांतरण भंडारण ड्रैवल-समय	
	आयात	2 दिन
	निर्यात	4 दिन
3	प्राप्ति/डिलीवरी संबंधी कार्य के लिए टर्न-एराउंड समय	
	कंटेनरों के लिए ट्रेलर (एकल संचालन)	2 घंटे
	कंटेनरों के लिए ट्रेलर (दोहरी संचालन)	4 घंटे
	आईसीडी कंटेनरों के लिए (एकल संचालन)	6 घंटे
	आईसीडी कंटेनरों के लिए (दोहरी संचालन)	12 घंटे

ख. बहु-प्रयोजनीय कार्गो

कार्गो की श्रेणी	सांकेतिक मानक
लौह एवं इस्पात संबंधी उत्पाद एवं अलुमिनियम गुट्टिकाएं	4000 टन प्रति दिन
पिग लौहा	4505 टन प्रति दिन
तैयार उर्वरक	10000 टन प्रति दिन
खाद्यान्न	10000 टन प्रति दिन
चीनी	7500 टन प्रति दिन

निर्धारित कार्य-निष्पादन के मानक को पूरा करने में गिरावट की स्थिति में अधिमानता सकल बर्थ उत्पादकता का 80%।

पोतांतरण भंडारण ड्रैवल समय

ब्रेक बल्क कार्गो का पोतांतरण भंडारण ड्रैवल समय उसी से परिकलित किया जाएगा, जैसा कि टर्मिनल में कंटेनर के लिए परिकलित किया जाता है। ब्रेक बल्क कार्गो के लिए पोतांतरण भंडारण ड्रैवल समय, कार्गो के प्रत्येक यूनिट के कुल समय से है, जो पत्तन में एक माह के दौरान विद्यमान रहता है एवं टर्मिनल में उस माह के दौरान संचालित किए गए कार्गो यूनिटों की संख्या से विभाजित किया जाता है। इसे और अधिक स्पष्ट करने के लिए, पत्तन में ब्रेक बल्क कार्गो जितने समय तक रहता है, वह समय तट पर उतरने की तारीख एवं समय से तब प्रारंभ होगा, जब पत्तन से स्वानगी की तारीख एवं समय होगा, यह उन मामलों में होगा जब पत्तन क्षेत्र में प्रविष्ट हुए कार्गो की तारीख एवं समय से आयात एवं निर्यात नौवहन की तारीख एवं समय तक होगा।

आयात

क्र.सं.	विवरण	पोतांतरण भंडारण ड्रैवल समय
1	अन्य साफ-सुथरे कार्गो (स्टैक यार्ड में)	पोत की उतरायी कार्य के पूरे होने की तारीख के बाद 10 दिन

निर्यात

क्र.सं.	विवरण	पोतांतरण भंडारण ड्वेल समय
1	अन्य साफ-सुथरे कार्गो (स्टैक यार्ड में)	पोत की उतरायी कार्य के पूरे होने की तारीख के बाद 10 दिन

निधारित कार्य-निष्पादन के मानक को पूरा करने में गिरावट की स्थिति में अधिमानता 10% होगी।

प्राप्ति/सुपुर्दगी क्रिया के लिए टर्न एराउंड समय:

प्राप्ति/सुपुर्दगी क्रिया के लिए टर्न एराउंड समय कार्गो की लदाई/उतराई के लिए लगा समय होगा, जिसे एक माह में काम में लगाए गए ट्रकों/रेकों की संख्या से, जैसी स्थिति हो, विभाजित किया जाएगा। इसके अलावा, यदि ट्रक/ट्रेलर/रेक, टर्मिनल में पहली प्रविष्टि पर लदाई एवं उतराई दोनों क्रियाएं करता है तो उन ट्रक/ट्रेलरों/रेकों के लिए आबंटित समय दुगुना हो जाएगा।

क्र.सं.	विवरण	समय
1	(i) पारंपरिक कार्गो के लिए ट्रक (एकल क्रिया)	4 घंटे
2	(ii) पारंपरिक कार्गो के लिए ट्रक (दोहरी क्रिया)	8 घंटे

निधारित कार्य-निष्पादन के मानक को पूरा करने में गिरावट की स्थिति में अधिमानता 10% होगी।

कार्य-निष्पादन मूल्यांकन एवं निर्णीत हरजाने का आकलन:

कार्य-निष्पादन मूल्यांकन, छूट ग्राहियों द्वारा प्रस्तुत रिपोर्टों और/अथवा छूट-ग्राहियों के रिकार्डों और/ अथवा छूट प्रदान करने वाले प्राधिकरण द्वारा की गई जांच के द्वारा प्रस्तुत रिपोर्टों पर किया जाएगा। छूट ग्राही औसत कार्य-निष्पादन में 10% (दस प्रतिशत) की प्रत्येक कमी के लिए संबंधित तिमाही के कुल राजस्व की 1% (एक प्रतिशत) की दर पर निर्धारित किए गए निर्णीत हरजाने की अदायगी करने हेतु बाध्य होगा जो कि नीचे बताए गए ढंग के अनुसार मूल्यांकन किया जाएगा।

प्रत्येक कार्य-निष्पादन मानक ऊपर उल्लिखित ढंग में एक औसत के रूप में आकलित की जाती है। वास्तविक औसत कार्य-निष्पादन की तुलना में एक मानक का मूल्यांकन निर्धारित मानक के प्रति किया जाएगा। इस कमी का परिकलन निर्धारित मानक की प्रतिशतता के रूप में किया जाएगा। प्रत्येक कार्य-निष्पादन के संबंध में कमी को अधिमानता दी जाएगी जो इसकी लिए निर्धारित होगी। औसत कार्य-निष्पादन में समग्र कमी का मूल्यांकन प्रत्येक कार्य-निष्पादन मानकों के संबंध में आकलित कमी के कुल के रूप में किया जाएगा। उदाहरण के लिए यदि कुल बर्थ उत्पाद में कमी उत्पाद में कमी एक्स % और इस प्रकार की भंडारण ड्वेल समय में वाई% है और प्राप्त/सुपुर्दगी परिचालनों के लिए टर्न एराउंड समय जैड% और इस प्रकार की कमियों के लिए निर्धारित किया गया अधिमान क्रमशः 0.7, 2.2 और 0.1 है, तो इस प्रकार से औसत कार्य-निष्पादन में समग्र कमी (0.7एक्स + 0.2 वाई + 0.1 जैड)% होगी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 3rd May, 2018

No. TAMP/17/2018-PICTPL.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from M/s. Paradip International Cargo Terminal Private Limited for notification of the Scale of Rates for the Multipurpose Cargo Berth developed on Design, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis under PPP model to handle clean cargo including containers at Paradip Port Trust, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/17/2018-PICTPL

M/s. Paradip International Cargo Terminal Private Limited

- - -

Applicant

QUORUM:

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

O R D E R

(Passed on this 24th day of April 2018)

This case relates to the proposal received from M/s. Paradip International Cargo Terminal Private Limited (PICTPL) for notification of the Scale of Rates for the Multipurpose Cargo Berth developed on Design, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis under PPP model to handle clean cargo including containers at Paradip Port Trust (PPT).

2. This Authority had passed an Order no. TAMP/10/2014-PPT dated 19 February 2014 fixing Reference tariff for Development of Multipurpose Berth at PPT to handle Containers and clean cargo. This Order has been notified in the Gazette of India on 4 March 2014 vide Gazette no.78. This Authority vide its Order No. TAMP/10/2014-PPT dated 19 March 2014 issued an Addendum approving reduced level of storage charges and the berth hire charges as proposed by the PPT based on the proposal of PPT. This Addendum has been notified in the Gazette of India on 19 May 2014 vide Gazette No.139.

3. A concession Agreement was signed by PPT with Paradip International Cargo Terminal Private Ltd (PICTPL) on 07 March 2015 for the Development of Multipurpose berth to handle clean cargo including containers on DBFOT basis on PPP model for a period of 30 years.

4.1. In this backdrop, we are in receipt of a proposal from PICTPL for notification of indexed tariffs in its name, as it proposes to commence operations at the Multipurpose Berth which has been developed to handle clean cargo including containers at PPT.

4.2. The submissions made by PICTPL in its proposal are summarized below:

- (i). TAMP passed Order bearing no. TAMP/10/2014-PPT dated 19 February 2014 and 19 March 2014 fixing Reference tariff for the Project involving development of Multipurpose Berth to handle clean cargo including containers at PPT, based on the Guideline for determination of Tariffs for Projects at Major Ports, 2013.
- (ii). Subsequently, after conclusion of bidding process, PPT awarded the concession to the successful bidder viz. International Cargo terminals and Infrastructure Private Limited (Formerly United Liners Agencies India Private Limited). A concession Agreement was signed by Paradip Port Trust with Paradip International Cargo Terminal Private Ltd (PICTPL) which is the SPV set up by the successful bidder on 07 March 2015 for the Development of Multipurpose berth to handle clean cargo including containers for a period of 30 years.
- (iii). The Concession Agreement envisages completion of the project in 36 months. However, it is proposed to commission the Project by the third week of March 2018.
- (iv). PICT has inducted the necessary equipment envisaged under the Concession Agreement. The work relating to the construction of the berth is nearing completion. Works relating to back-up yard, Rail connectivity and Rail Siding Facilities and other ancillary activities have been completed. The Concessioning Authority is responsible for dredging and they had engaged Dredging Corporation of India for completing the dredging work. The dredging activities are in full swing. The entire project is likely to be completed by the second week of March 2018. PICTPL intends to commence the commercial operations by the third week of March 2018. The independent Engineer is being approached for furnishing the requisite Completion Certificate in this regard.
- (v). Under Chapter 5 of the TAMP Order dated 19 March 2014, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in the Wholesale price Index (WPI) occurring between 1 January 2013 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made

every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

- (vi). The annual indexation factor announced by Authority for each of the years from 2014-15, 2015-16, 2016-17 and 2017-18 under Reference Tariff Guidelines, 2013 is as follows:

Year	Annual Indexation Factor
2014-15	3.78%
2015-16	2.29%
2016-17	Nil
2017-18	1.2%

The reference tariffs contained in the TAMP's notification dated 19 March 2014 have been revised taking into account the above indexation factors. A draft notification incorporating the indexed tariffs for the year 2017-18 has been prepared and is furnished by PICTPL.

- (vii). While preparing the above draft notification, it is proposed to rectify certain omissions in the tariff notification issued by TAMP in Order dated 19 March 2014. In the Chapter 3, the handling charges for Iron & Steel Products and Aluminum ingots, Pig Iron, Finished Fertilizers, Food grains and Sugar have been prescribed.

Under the provisions of the Concession Agreement, the Terminal is required to handle all clean cargo. The commodities mentioned above are only illustrative in nature going by the definition of Clean Cargo as contained in Articles 1.1 the Concession Agreement, as reproduced below:

'Clean Cargo' means non-hazardous and dust free cargo including Iron and Steel products, aluminum ingots, pig iron, finished fertilizers, food grains, sugar (both raw and finished), containerized cargo but excluding hazardous and dusty cargo like iron ore, thermal coal, chrome ore, chrome concentrate, charge chrome, ferro chrome, silicon manganese ore, coking coal, hard coke, fertilizer raw materials and other cargo of similar nature.

It can be seen that the definition of clean cargo is an inclusive definition and Article 1.3 (d) of the Concession Agreement which deals with interpretations, clarifies that the words 'include' and 'including' are to be construed without limitation.

- (viii). The possibility of handling clean cargo other than commodities mentioned in the TAMP's notification cannot be ruled out. As it is not possible to envisage all the clean commodities and specify tariffs for them, the purpose can be served if a tariff is specified for 'any other clean cargo'. It is suggested that the highest tariff specified in the notification which is for iron & steel products can be prescribed for this category. Storage charges are already prescribed in terms of 'All types of multipurpose cargo'. Therefore there is no need to prescribe a separate rate for any other clean cargo. As far as performance standards are concerned, the same rate prescribed for iron & steel products may be specified for 'any other clean cargo'.

- (ix). There is one more category called 'project cargo' which also comes under the categorization of 'clean cargo'. However, the tariff for project cargo cannot be categorized under 'any other clean cargo' as the tariffs for project cargo are mentioned in terms of 'freight tons' rather than 'tons'. A freight ton is defined in terms of the weight of the cargo measured in tons or the volume of the package measured in cubic meters, whichever is higher. Heavy/oversized machinery/ equipment like Boilers, Rail Wagon, Heavy Transformers, Wind mills etc. come under the definition of 'project cargo'. Project cargo comes in different sizes and shapes. Handling of project cargo needs special skill and expertise. It is therefore, suggested that the highest tariff available in the tariff notification prescribed for iron & steel may be shown against 'project cargo' and unit shown as freight tons. As far as storage charges are concerned, the category of project cargo may be added in the Table and the same tariffs as prescribed for 'All types of multipurpose cargo' with the unit shown as 'freight tons' rather than 'tons' may be shown as explained above. In respect of Gross Berth Output, as the handling operations in respect of project cargo need lot of care and skill, by its very nature, the operations are time consuming. The productivity figures will be low and vary from package to package depending on the dimensions. Therefore, it may not be possible to prescribe a uniform performance parameter for this category. However, an output of 500 freight tons may be prescribed.

- (x). In addition to above changes, there are corrections to be carried out in the notification which might have occurred due to over sight. These relate to the scope of handling charges prescribed and prescribing weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed standard in respect on Gross Berth Output in respect of containers and Multipurpose cargo. These are explained below:

- (i). There is a Note under table containing the Handling Charges for Multipurpose cargo under Chapter 3 to the following effect:

"Note:

The handling charges prescribed above is a composite charge for (i) unloading of the cargo from vessel including stevedoring and transfer of the same up to the point of storage, storage

at the stack yard up to a free period of 5 days and loading on to trucks in respect of import cargo and (ii) unloading of the cargo from the trucks at the stack yard, storage at the stack yard up to a period of 15 days, transfer to cargo to the loading point and loading onto the ship including stevedoring. This composite charge includes wharfage and supply of labour, wherever, necessary.”

This Note mentions that the rates prescribed are composite charges including stevedoring charges, transfer to the stack yard, storage at the stack yard and loading onto trucks in case of import cargo and vice versa in case of export cargo. The above description does not talk of loading/ unloading onto rakes. Actually, this needs to be mentioned as the project envisages rail loading and the scope of the Project includes construction of rail link and rail sidings. This seems to be an omission. It is therefore suggested that the Note may be changed to read as under:

“Note:

The handling charges prescribed above is a composite charge for (i) unloading of the cargo from the vessel including stevedoring and transfer of the same up to the point of storage, storage at the stack yard up to a free period of 5 days loading on to trucks/ rakes in respect of import cargo and (ii) unloading of the cargo from the trucks/ rakes at the stack yard, storage at the stack yard up to a period of 15 days, transfer the cargo to the loading point and loading onto the ship including stevedoring. This composite charge includes wharfage and supply of labour, wherever necessary.”

- (ii). In performance standards, a weightage of 10% each has been mentioned against shortfalls in meeting the prescribed performance in respect of Transit Storage Dwell Time and Turnaround time for receipt/delivery operation. No weightage has been mentioned in respect of Gross Berth Output. It is therefore, proposed to prescribe a weightage of 80% for shortfall in Gross Berth Output.
- (xi). In the view of the above position, PICTPL has requested this Authority to notify the indexed tariffs for PICTPL for the year 2017-2018 so that PICTPL can start implementing the indexed tariff approved by this Authority.

5.1. A copy of PICTPL's proposal dated 26 February 2018 was forwarded to the Licensor Port, PPT vide our letter dated 08 March 2018 requesting PPT to furnish its comments on the proposal of PICTPL more particularly with regard to the following aspects of the Scale of Rates of PICTPL –

- (i). Proposal of the PICTPL to include prescription of handling charges, storage charges and performance standards for Project cargo and any other clean cargo, keeping in view that the Chapter 3- Cargo Related Charges of the Appendix 12 to the concession Agreement does not prescribe charges for Project cargo and any other clean cargo.
- (ii). Proposal of PICTPL to prescribe a provision enabling loading/ unloading onto rakes, in the note below the handling charges, keeping in view that such a prescription was not envisaged by PPT while filing the proposal in the year 2014.
- (iii). Prescription of a weightage of 80% for shortfall in Gross Berth Output, under Performance Standards.

5.2. The PPT was also requested to indicate the date/ likely date of commencement of commercial operation by the PICTPL at the facility and was also requested to furnish a copy of the Completion Certificate issued by the Independent Engineer and a copy of the License Agreement entered between PPT and PICTPL.

5.3. After a reminder dated 2 April 2018, the PPT vide its email dated 5 April 2018 has made the following submissions:

- (i). The PPT has signed a Concession Agreement with M/s PICTPL for development of Multipurpose Berth to handle clean cargo including containers at PPT on BOT basis.
- (ii). The copy of the provisional certificate of completion issued by the Independent Engineer RITES is furnished by PPT.
- (iii). The likely date of commencement of commercial operations is 25 April 2018.
- (iv). On M/s. PICTPL's proposal submitted to TAMP for notification of indexed tariff on account of commencement of commercial operations, following facts are submitted by PPT:
 - (a). Before commencement of commercial operations, M/s PICTPL is required to approach TAMP for notification of SCR containing ceiling rates applicable to his operations, as required under MPT Act.

- (b). However, two of the items listed viz. “Project Cargo” and “Any other clean cargo” were not covered in the upfront tariff Order notified vide TAMP Order bearing No. TAMP/10/2014-PPT dated 19.02.2014 and 19.03.2014. As such, the notification for the indexed tariffs may be done as per the general guidelines.

6.1. From the Provisional Completion Certificate dated 29 March 2018 issued by the independent Engineer i.e. by M/s RITES, it is seen that the independent Engineer has certified that the Project can be safely and reliably placed in the commercial service of the users and is provisionally declared fit for entry into commercial service with effect from 29 March 2018.

6.2. The Provisional Certificate is also appended with a Punch list listing about some incomplete/ deficient construction works, which is reported by the Engineer to be completed by PICTPL within 90 days of issue of the Provisional Completion Certificate or any extension granted thereof.

6.3. When the PPT was requested vide our letter dated 4 April 2018 to furnish its comments on the Provisional Certificate, the PPT has suggested to notify the indexed tariff, as brought out earlier.

7. The PICTPL was also requested vide our letter dated 08 March 2018 to indicate the date/ likely date of commencement of commercial operation at the facility and to furnish the copy of the Completion Certificate issued by the Independent Engineer. In this regard, the PICTPL vide its e-mail dated 09 March 2018 has interalia stated that the likely date of commencement of commercial operations is 31 March 2018. Subsequently, the PICTPL vide its letter dated 30 March 2018 has forwarded to us a copy of the Provisional Completion Certificate dated 29 March 2018.

8.1. As per Section 48 read with Section 42(4) of the Major Port Trusts (MPT) Act, 1963, any person authorised by the Major Port Trusts to render services can levy tariff based on the Scale of Rates (SOR) notified by this Authority. That being so, the BOT operators governed under the tariff guidelines 2013 who have been authorised by Major Port Trust under Section 42(3) of the MPT Act 1963, need to get the indexed SOR notified in their name well before the commencement of operations.

8.2. As per General note at Chapter 5 in the reference tariff schedule for the Multipurpose Cargo Berth approved by this Authority vide Order No. TAMP/10/2014-PPT dated 19 February 2014, tariff caps will be indexed to inflation to an extent of 60% of the variation in the WPI occurring between 1 January 2013 and 1 January of the relevant year.

8.3. The base year for the reference tariff and the corresponding annual escalation for the year 2014-15, 2015-16, 2016-17, 2017-18 and 2018-19 has been announced by this Authority and communicated to all the Major Port Trusts including PPT. Accordingly, the annual indexation factor announced by this Authority is as under:

Year	Annual Indexation Factor
2014-15	3.78%
2015-16	2.29%
2016-17	NIL
2017-18	1.20%
2018-19	NIL
Cumulative	7.43% *

$$[* 103.78\% \times 102.29\% \times 101.2\% - 100 = 7.43\%]$$

8.4. Thus in short, the PICTPL has come up for notification of Scale of Rates in its name, in the event of it proposing commencement of operations.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). This Authority has passed an Order No. TAMP/10/2014-PPT dated 19 February 2014 fixing Reference tariff for Development of Multipurpose Berth at Paradip Port Trust (PPT) to handle Containers and clean cargo. This Order has been notified in the Gazette of India on 4 March 2014 vide Gazette No.78. Thereafter, based on the proposal of the PPT, which had emanated based on the advice of the Standing Finance Committee (SFC), this Authority vide its Order No. TAMP/10/2014-PPT dated 19 March 2014 issued an Addendum reducing the storage charges and the berth hire charges, as proposed by the PPT. This Addendum has been notified in the Gazette of India on 19 May 2014 vide Gazette No.139.

- (ii). The PPT has entered into Concession Agreement (CA) with M/s. Paradip International Cargo Terminal Private Limited (PICTPL) for development of Multipurpose Berth at PPT to handle Containers and clean cargo on Design, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis on 07 March 2015 for a period of 30 years.
- (iii). As brought out earlier, as per Section 48 read with Section 42(4) of the Major Port Trusts (MPT) Act, 1963, the Scale of Rates leviable by any person authorised by the Major Port Trusts to render services requires to be notified by this Authority. That being so, the BOT operators governed under the tariff guidelines 2013, who have been authorised by Major Port Trust under Section 42(3) of the MPT Act 1963, need to get the indexed SOR notified in their name before the commencement of operations. Accordingly, the PICTPL has approached this Authority with a request to notify the Scale of Rates in its name, since it envisages commencement of its commercial operations. In this connection, the licensor port PPT has also confirmed that the PICTPL is likely to commence the operations from 25 April 2018. The copy of the Provisional Completion Certificate dated 29 March 2018 issued by the independent Engineer i.e. by M/s RITES, as forwarded by PPT as well as PICTPL, certifies that Project can be safely and reliably placed in the commercial service of the users and is provisionally declared fit for entry into commercial service with effect from 29 March 2018.
- (iv). (a). With reference to the indexation of the reference tariff fixed vide Order dated 19 February 2014, it is relevant here to mention that the General Note in the Scale of Rates (SOR) approving the reference tariff states that the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2013 and 1 January of the relevant year. The general note explicitly states that the base year for WPI escalation has to be 1 January 2013.
- (b). As brought out earlier, the applicable cumulative escalation factor to be applied on the base tariff of 2013 to arrive at the indexed SOR as in the year 2018 is 7.43%. Though the PICTPL has submitted its proposal by taking into account the cumulative indexation factor as of the year 2017, considering that the indexation factor as announced by this Authority for the year 2018 being 'NIL', the cumulative indexation factor of 2017 at 7.43% is valid for the year 2018-19 also. Accordingly, the PICTPL has arrived at the proposed rates by applying the applicable cumulative escalation factor of 7.43% on the reference tariff caps notified in February 2014. The proposed rates furnished by PICTPL after applying the indexation factor of 7.43% have been verified and found to be correct.
- (v). While fixing the Reference tariff for the said project in February 2014, based on the proposal of PPT then, tariff has been prescribed for handling various types of containers as well as for handling clean cargo viz., Iron & Steel products and Aluminium Ingots, Pig iron, Finished fertilizers, Food grains and Sugar. On the ground that the definition of clean cargo as given in the Concession Agreement (CA) is an inclusive definition and since Article 1.3 (d) of the CA clarifies that the words 'include' and 'including' are to be construed without limitation, the PICTPL has proposed to include two more cargo groups i.e. 'Project cargo' and 'Any other clean cargo' in addition to the five cargo items as approved vide Order of 2014. The PICTPL has proposed to incorporate the provision relating to said new cargo groups under handling charges, storage charges and performance standards.

In this regard, it is to state that the Clause 2.8 of the reference tariff guidelines based on which reference tariff has been fixed for the PPT, stipulates invitation of bids for award of PPP projects and evaluation of the same based on the then prevailing Reference tariff. The reference tariff is subject to review only to the extent of annual indexation or performance linked indexation. The Reference Tariff Guidelines do not provide for review of Reference tariff from time to time on intervention by this Authority after award of the Project.

Thus, proposal of the PICTPL for inclusion of two more cargo groups i.e. 'Project cargo' and 'any other clean cargo' in addition to the five cargo items i.e. Iron and Steel Products and Aluminum ingots, Pig Iron, Finished fertilizers, Food Grains, and Sugar, as approved vide Order of 2014, is seen to be beyond the scope of the Tariff Order dated 19 February 2014 read with the Addendum dated 19 March 2014.

Since the Guidelines have been issued to this Authority by the Ministry of Shipping (MOS) as a policy direction under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963, permission is being sought from the MOS, for inclusion of two more cargo i.e. 'Project cargo' and 'any other clean cargo' in the Scale of Rates of PICTPL. It is noteworthy that on a similar footing, when an operator at Jawaharlal Nehru Port

Trust (JNPT) viz., Bharat Mumbai Container Terminal Private Limited (BMCTPL) had approached this Authority for notification of Scale of Rates for the 4th Container Terminal at JNPT and since the BMCTPL had also sought tariff for additional services to be rendered at the 4th Container Terminal, the matter was referred to the MOS.

However, considering that the PICTPL envisages to commence its operations from 25 April 2018, it is not felt appropriate to await the permission from the MOS, to notify the Scale of Rates for PICTPL. Therefore, this Authority is inclined to notify the Scale of Rates for PICTPL, based on the Reference tariff as approved in February/March 2014 with the applicable indexation factor, at this juncture, subject to the two amendments relating to incorporation of provision relating to loading/unloading onto rakes and balance weightage of 80% to the gross berth output, as being discussed in the succeeding paragraphs.

- (vi). The PICTPL has proposed incorporation of provision relating to loading/unloading onto rakes in addition to trucks in its proposed Scale of Rates on the ground that the project envisages rail loading and the scope of the Project includes construction of rail link and rail sidings. In this regard, it is to state that the upfront tariff of the multipurpose project of Deendayal Port Trust (DPT) (formerly Kandla Port Trust (KPT)), which had been adopted by PPT in the year 2014 for prescription of Reference tariff for its project, had taken into account the cost of laying of railway tracks. Further, the handling rates prescribed for containers in the Reference tariff Order of PPT in February 2014, prescribes charges for handling various types of ICD containers from container yard to Railway flat or vice versa, storage charges for 'ICD Import and Export loaded or empty - moved by rail'. Considering that capital cost towards laying of railway tracks has been factored in the DPT Order, which in turn has been adopted by the PPT in the year 2014, and since the project of PICTPL also envisages loading/ unloading through rail, it is felt appropriate to incorporate provision relating to loading/ unloading onto rakes in addition to trucks, in the note relating to the cargo handling charges, as proposed by the PICTPL. In this regard, it is to explicitly state that the said incorporation is not a new tariff prescription but only a reflection of capital cost considered and service to be covered under handling of cargo.
- (vii). With regard to the proposal of PICTPL to prescribe a weightage of 80% for shortfall in Gross Berth Output, it is to state that vide the Order of February 2014 for the project under reference, the performance standards have been prescribed in respect of the following:
- (a) Gross berth output per day for the various cargo groups.
 - (b) Transit storage dwell time for clean cargo in the import and export cycle.
 - (c) Turnaround time for receipt/ delivery operation.

In respect of performance standards as indicated at (b) and (c) above, weightage incase of a shortfall in meeting the prescribed performance has been prescribed at 10% each. However, weightage incase of a shortfall in meeting the performance standard for gross berth output has not been explicitly prescribed. Since the weightage incase of a shortfall in meeting the prescribed performance as indicated at (b) and (c) above has been prescribed at 10% each thus aggregating to 20%, the balance weightage of 80% will have to be applied to the gross berth output only. Accordingly, this Authority is inclined to explicitly indicate the said provision in the performance standards as requested by PICTPL. Incidentally, this provision is already incorporated in the Concession Agreement entered into between PPT and PICTPL at Appendix 15. In this regard, it is to explicitly state that the said incorporation is not a new tariff prescription but only a reflection of a balance figure.

- (viii). This Authority vide Order dated 19 February 2014 has notified the SOR alongwith Performance Standard as proposed by PPT as per the Reference Tariff Guidelines. Therefore, the performance standard as approved by this Authority in the Order dated 19 February 2014 is also notified along with the Scale of Rates of PICTPL.

For the reasons as brought out earlier, the Performance standards in respect of Project cargo and any other cargo, as proposed by the PICTPL, is not incorporated in the Performance Standards to be notified.

- (ix). The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) undercover of its letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 11 November 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter No.PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority vide its Order No. TAMP/52/2014-

Genl. dated 28 November 2014 has, inter alia, approved the replacement of definition of 'Coastal Vessel' prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:

"Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority."

Therefore, the definition of Coastal Vessel as proposed by the PICTPL is slightly modified with the above mentioned definition of 'Coastal Vessel' to reflect the position contained in MOS letter dated 11 November 2014.

- (x). All the other conditionalities governing the application of the rates as approved in the Scale of Rates of the Order dated 19 February 2014 are retained subject to the following:
- (a). This Authority, in view of the clarification sought by the V.O. Chidambaranar Port Trust regarding levy of concessional charges for coastal cargo/ container has passed an Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 29 September 2015 regarding system of clarification of vessels for levy of vessel related charges and the time of incidence of vessel related charges and cargo related charges at concessional coastal rate based on the recommendations of Directorate General (DG) Shipping. The provisions approved in the said Order were further amended vide Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015. The said Order passed is for common adoption by all the Major Port Trusts. Subsequent to the said Order, the DG Shipping vide its letter no.SD-9 CHART(309)/2016 dated 20 May 2016 has issued further clarification on the provision approved in the 26 November 2015 Order. This Authority has accordingly passed a clarificatory Order slightly amending the provision prescribed in para 9A (ii) and 10(ii) of the Order dated 26 November 2015. The amended provisions approved by this Authority in the said Order is updated accordingly, in the Scale of Rates of PICTPL as note no. (ii), (iii) and (iv) in place of note No. (ii) under General terms and conditions notified vide Order dated 19 February 2014. The subsequent note nos. are consequently renumbered.
- (b). The General note to Chapter (2) and (3) proposed by PICTPL states that the tariff caps will be indexed to inflation but only to the extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2013 and 1 January of the relevant year. Since the Scale of Rates for PICTPL is being notified in the year 2018, it is felt appropriate to prescribe that the tariff caps will be indexed to inflation but only to the extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2018 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. This general note is in line with the prescription in the Scale of Rates of other BOT operators governed under 2013 guidelines who have commenced the operations.

10.1. In the result, and for the reasons given above, and based on the collective application of mind, approval is accorded to the notification of indexed Scale of Rates and Performance Standards for the Multipurpose Cargo Berth in the name of PICTPL operating at PPT attached as **Annex- I** and **Annex- II** respectively.

10.2. The Scale of Rates notified for PICTPL will come into force from the date of commencement of commercial operations by PICTPL.

10.3. The PICTPL is expected to perform at least at the performance norms brought out in the Concession agreement.

11.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PICTPL is free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

11.2. The proposal shall be submitted by PICTPL to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

11.3. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the PPT on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the Tariff Guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

11.4. In the event of PICTPL not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the PICTPL shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

11.5. After considering the views of the PPT, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

11.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the PICTPL. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the Tariff Guidelines of 2013.

11.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PICTPL shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PICTPL, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

11.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the PPT. The PPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

11.9. The PICTPL shall furnish to this Authority, quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized at the berth. In addition, quarterly reports shall also be provided on average moves per crane hour and average dwell time for containers. The quarterly reports shall be submitted by the PICTPL within a month following the end of each quarter. Any other information which may be required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

11.10. If any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the PICTPL.

11.11. The actual performance of the PICTPL shall be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority shall enquire into such allegation and forward its findings to the PPT. If any action is to be taken against the PICTPL, the PPT shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

11.12. This Authority shall publish on its website all such information received from PICTPL. However, this Authority shall consider a request from PICTPL about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[Advt.-III/4/Exty./65/18]

Annex – I**PARADIP INTERNATIONAL CARGO TERMINAL PRIVATE LIMITED****SCALE OF RATES FOR THE MULTIPURPOSE CARGO BERTH.****CHAPTER 1 – DEFINITIONS & GENERAL TERMS & CONDITIONS****1.1. DEFINITIONS – GENERAL**

- (i). **“Coastal vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.
- (ii). **“Foreign-going vessel”** shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iii). **“FCL”** means Containers said to contain Full Container Load.
- (iv). **“LCL”** means Containers said to contain Less than full Container Load (Container having cargo of more than one importer/exporter).
- (v). **“Hazardous container”** means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (vi). **“Import container”** means a container discharged from one vessel, stored in container yard and transported out through Road or Train.
- (vii). **“Export container”** means a container arrived by road or Train, stored in container yard and loaded on the assigned vessel.
- (viii). **“Port area”** means the custom bound area / Port operational Area of the Port.
- (ix). **“Normal Container”** shall mean general type containers, not falling under special categories mentioned subsequently.
- (x). **“Reefer Container”** shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (xi). **“Transshipment Container”** shall mean a container, which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported through other vessel.
- (xii). **“Over dimensional Container”** shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard container and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- (xiii). **“Shut out Container”** shall mean a container which enters into the port as an export intake for a particular vessel (as indicated by the Vessel Identification Advice Number, i.e. VIA No.) and is not connected to the particular vessel for reasons whatsoever, then the container is termed to be a shutout container.
- (xiv). **“Back to Town Container”** shall mean a container entering the port for export but unable to be exported for whatever reason and taken back to town.”
- (xv). **“VIAN”** means Vessel Identification Advice Number.
- (xvi). **“Per day”** means per calendar day unless otherwise stated.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
 - (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
 - (b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (iii). Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate:
 - (a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (b). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (iv). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
 - (a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
 - (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - (ii). Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.
 - (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.
- (v). Vessel related charges shall be levied on Ship-owners/Steamer Agents.
- (vi).
 - (a). The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b). The container related charges for all Coastal containers should not exceed 60% of the normal container related charges.
 - (c). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-

- shore transfer, and transfer from / to quay to / from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (d). For the purpose of this concession, container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (e). The charges for coastal containers / vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (vii). Interest on delayed payments / refunds:
- (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the operator shall pay penal interest on delayed refunds.
- (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India (SBI). The penal interest rate will apply to both the operator and the port users equally.
- (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (vii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.

CHAPTER 2 – CONTAINER RELATED CHARGES

2.1. GENERAL TERMS AND CONDITIONS:

- (i). A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.
- (ii). Containers less than and up to 20' will be reckoned as one TEU (Twenty Equivalent Unit) and more than 20' and up to 40' will be reckoned as one FEU (Forty Equivalent Unit) for the purpose of tariff.
- (iii). All charges for containers more than 20' in length and up to 40' in length will be 150 per cent of the applicable charges prescribed.
- (iv). Containers other than that of standard size requiring special devices/slings/handling will be charged twice the applicable rates. Such containers will also include damaged containers and any other type requiring special devices.

2.2. CONTAINER RELATED CHARGES.

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerized cargo passing through the port.

a. Handling Charges

Normal Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice	4034.04	3258.27	2420.43	1954.96

	versa				
2	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	2017.02	2017.02	2017.02	2017.02
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	620.62	620.62	620.62	620.62

Reefer Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice versa	4034.04	3258.27	2420.43	1954.96
2	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	2017.02	2017.02	2017.02	2017.02
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	620.62	620.62	620.62	620.62

Hazardous Containers

Sl. No.	Description	Rate in ₹	
		Foreign Container	Coastal Container
		Loaded	Loaded
1	From Ship to container yard or vice versa	5043.46	3026.44
2	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	2520.82	2520.82
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	775.77	775.77

Transshipment Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	1 – 3000 TEUs	4654.66	4034.04	2792.79	2420.43
2	3001 – 6000 TEUs	4344.35	3723.74	2606.61	2234.24
3	6001 – 9000 TEUs	4034.04	3413.42	2420.43	2048.05
4	Thereafter.	3723.74	3103.10	2234.24	1861.87

Notes

- Rate is based on total TEUs brought by the Shipping Lines or agents in the same financial year.
- A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as transshipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.

Over Dimensional Cargo Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice versa	8068.09	6516.52	4840.85	3909.91
2	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	4034.04	4034.04	4034.04	4034.04
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	1241.25	1241.25	1241.25	1241.25

Note: The consolidated charges as above include the following elements, viz. stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, wharfage on tare weight of containers, wharfage on containerized cargo, transportation and contribution towards railway infrastructure.

b. Dwell time charges for container, stored in the port premises:

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (In ₹)		
		Up to 20' in length	Over 20' up to 40' in length	Above 40' in length
1	Non-ICD/ CFS Import – loaded			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	493.31	986.60	1479.91
	7-9 days	586.81	1173.63	1760.44
	10-12 days	697.94	1395.89	2093.83
	13-15 days	829.40	1658.81	2488.20
	16-18 days	985.25	1970.50	2955.75
	19-22 days	1172.28	2344.55	3516.82
	23-26 days	1394.53	2789.07	4183.59
	27-30 days	1657.44	3314.89	4972.33
	Thereafter	1971.86	3943.72	5915.58
2	Non - ICD/ CFS Import - Empty			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	493.31	986.60	1479.91
	7-9 days	586.81	1173.63	1760.44
	10-12 days	697.94	1395.89	2093.83
	13-15 days	829.40	1658.81	2488.20
	16-18 days	985.25	1970.50	2955.75
	19-22 days	1172.28	2344.55	3516.82
	23-26 days	1394.53	2789.07	4183.59
	27-30 days	1657.44	3314.89	4972.33
	Thereafter	1971.86	3943.72	5915.58
3	Non - ICD/ CFS Export - Loaded			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	493.31	986.60	1479.91
	7-9 days	586.81	1173.63	1760.44
	10-12 days	697.94	1395.89	2093.83
	13-15 days	829.40	1658.81	2488.20
	16-18 days	985.25	1970.50	2955.75

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (In ₹)		
		Up to 20' in length	Over 20' up to 40' in length	Above 40' in length
	19-22 days	1172.28	2344.55	3516.82
	23-26 days	1394.53	2789.07	4183.59
	27-30 days	1657.44	3314.89	4972.33
	Thereafter	1971.86	3943.72	5915.58
4	Non - ICD/ CFS Export - Empty			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	493.31	986.60	1479.91
	7-9 days	586.81	1173.63	1760.44
	10-12 days	697.94	1395.89	2093.83
	13-15 days	829.40	1658.81	2488.20
	16-18 days	985.25	1970.50	2955.75
	19-22 days	1172.28	2344.55	3516.82
	23-26 days	1394.53	2789.07	4183.59
	27-30 days	1657.44	3314.89	4972.33
	Thereafter	1971.86	3943.72	5915.58
5	CFS Import loaded - moved by road			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	493.31	986.60	1479.91
	7-9 days	586.81	1173.63	1760.44
	10-12 days	697.94	1395.89	2093.83
	13-15 days	829.40	1658.81	2488.20
	16-18 days	985.25	1970.50	2955.75
	19-22 days	1172.28	2344.55	3516.82
	23-26 days	1394.53	2789.07	4183.59
	27-30 days	1657.44	3314.89	4972.33
	Thereafter	1971.86	3943.72	5915.58
6	CFS Import empty - moved by road			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	493.31	986.60	1479.91
	7-9 days	586.81	1173.63	1760.44
	10-12 days	697.94	1395.89	2093.83
	13-15 days	829.40	1658.81	2488.20

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (In ₹)		
		Up to 20' in length	Over 20' up to 40' in length	Above 40' in length
	16-18 days	985.25	1970.50	2955.75
	19-22 days	1172.28	2344.55	3516.82
	23-26 days	1394.53	2789.07	4183.59
	27-30 days	1657.44	3314.89	4972.33
7	CFS Export loaded - moved by road			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	493.31	986.60	1479.91
	7-9 days	586.81	1173.63	1760.44
	10-12 days	697.94	1395.89	2093.83
	13-15 days	829.40	1658.81	2488.20
	16-18 days	985.25	1970.50	2955.75
	19-22 days	1172.28	2344.55	3516.82
	23-26 days	1394.53	2789.07	4183.59
	27-30 days	1657.44	3314.89	4972.33
8	CFS Export empty- moved by road			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	493.31	986.60	1479.91
	7-9 days	586.81	1173.63	1760.44
	10-12 days	697.94	1395.89	2093.83
	13-15 days	829.40	1658.81	2488.20
	16-18 days	985.25	1970.50	2955.75
	19-22 days	1172.28	2344.55	3516.82
	23-26 days	1394.53	2789.07	4183.59
	27-30 days	1657.44	3314.89	4972.33
9	ICD Import and Export loaded or empty - moved by rail			
	First 5 days	Free	Free	Free
	6-15 days	985.25	1970.50	2955.75
	16-30 days	1971.86	3943.72	5915.58
	Thereafter	3943.72	7887.44	11831.16
10	Transshipment - Loaded			
	First 15 days	Free	Free	Free
	16-30 days	1971.86	3943.72	5915.58

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (In ₹)		
		Up to 20' in length	Over 20' up to 40' in length	Above 40' in length
	Thereafter	3943.72	7887.44	11831.16
11	Transshipment - Empty			
	First 7 days	Free	Free	Free
	8-15 days	1172.28	2344.55	3516.82
	Thereafter	3943.72	7887.44	11831.16

Notes:

- (i). The total storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of shipment/delivery/date of removal of the container and includes Sundays and Holidays but excludes Custom notified holidays and port non-working days.
- (ii). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch locally or to the container freight station for destuffing/stuffing shall loose the concessional dwell time as prescribed in Item (4) above. Dwell time charges for such containers shall be recovered at par with import containers as prescribed in item no. 1 or 2 as applicable.
- (iii). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD shall be treated as other ICD containers for the purpose of levy of Dwell time charges fees and shall be charged at the rates in item (4) above. In such cases additional shifting charge will be applicable for movement of container to container yard to ICD yard.
- (iv). A container from foreign port landing at the container terminal for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charges prescribed for foreign going vessels and 50% of that prescribed for coastal category.
- (v). Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD will enjoy the free period applicable to normal import container only. In such cases additional shifting charges will be applicable for movement of container from container yard to ICD yard.
- (vi). The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment/ delivery.
- (vii). Over high and over dimensional containers shall attract thrice the normal applicable charges.
- (viii). Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges.
- (ix). In case of stuffing the containers inside the port, the dwell time charges will be applicable as follows:
 - (a). Prior to stuffing, dwell time charges as applicable to empty containers will be charged.
 - (b). Free period and dwell time charges as applicable to loaded export containers will be charged from the day following the day of completion of stuffing and intimation to Port.
- (x). In the case of auction containers, after the auction is over, the empty containers will attract the dwell time charges as empty containers from the following day the destuffing is completed.
- (xi). The storage charges shall not accrue for the period during which the Terminal is not in a position to deliver containers for reasons attributable to it when requested by the user.
- (xii). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall believe up to the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following:

- (a). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
- (b). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
- (i). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
- (ii). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
- (c). The container Agent / MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all the necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing of cargo.
- (d). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

c. Charges for miscellaneous services rendered to the container vessels:

Reefer Monitoring and Connection

Sl.No	Particulars	Rate in `			
		Foreign going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Additional charges per 4 hours or part thereof for electricity consumption and monitoring of reefer containers	302.59	302.59	302.59	302.59

Note: Additional electricity charge at the prescribed rates will be applicable in case of Reefer Containers also

Other Services Rendered

Sl. No.	Particulars	Rate in `			
		Foreign going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Shifting of containers from one yard to another yard within the terminal for customs inspection or any other purpose and subsequent loading of containers for delivery.	2613.19	2613.19	2613.19	2613.19
2	Additional service charges for stacking containers in designated yard for custom examination or for any other purpose by prior arrangement.	307.36	307.36	307.36	307.36

Opening of Hatch Cover and replacing it

Sl. No.	Particulars	Rate in `	
		Foreign going Vessel	
		Loaded	Empty
1	When placing it on the Quay	4539.43	2723.66
2	Without placing it on the Quay	1815.50	1089.31

Note: If only one operation is carried out, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied.

One Hatch to another Hatch or within the Same Hatch

Sl. No.	Description	Rate per TEU (₹)			
		Foreign going	Coastal	Foreign going	Coastal
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Hatch to hatch shifting (involving 1	1512.94	1512.94	907.76	907.76
2	Other than (a) mentioned above	6052.36	6052.36	3631.41	3631.41

CHAPTER 3 – CARGO RELATED CHARGES

The cargo handling charges shall be payable on the manifested cargo directly by the importer of cargo at the rates specified below:

a. Handling Charges

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in ` (Foreign)	Rate in ` (Coastal)
1	Iron & Steel products and Aluminium Ingots	Ton	480.48	288.29
2	Pig iron	Ton	426.84	256.10
3	Finished fertilizers	Ton	256.38	153.83
4	Food grains	Ton	256.38	153.83
5	Sugar	Ton	192.18	115.32

Note:

The handling charges prescribed above is a composite charge for (i) unloading of the cargo from the vessel including stevedoring and transfer of the same up to the point of storage, storage at the stack yard up to a free period of 5 days and loading on to trucks/ rakes in respect of import cargo and (ii) unloading of the cargo from the trucks/ rakes at the stack yard, storage at the stack yard up to a period of 15 days, transfer the cargo to the loading point and loading onto the ship including stevedoring. This composite charge includes wharfage and supply of labour, wherever necessary.

b. Storage charges after free period:

The storage charges for the cargo stored in the stack yard beyond the free period allowed shall be as below:

Import/ Export Cargo

(Rate in ` per MT per day or part thereof)

Sl. No	Commodity	Rate for 1 st – 10 th day after free period	Rate for 11 th – 20 th day after free period	Rate for 21 st day onwards after free period
1	All types of Multipurpose cargo	2.61	5.23	7.84

Notes:

- Five free days for import cargo and fifteen free days for export cargo shall be allowed. For the purpose of calculation of free period, Customs notified holidays and Terminal's non- working days shall be excluded.
- Storage charges shall be payable for all days including Terminal's non- working days and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
- Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

c. Miscellaneous charges

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in `)
1	All types of Multipurpose cargo	Per Ton	21.09

The miscellaneous charges prescribed above is a composite charge for provision of all miscellaneous services such as sweeping of cargo on the wharf, weighment of cargo, dust suppression etc.

CHAPTER 4 - VESSEL RELATED CHARGES.

a. Berth Hire Charges

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign Going Vessel (in `)	Coastal Vessel (in `)
1	All Vessels	0.62	0.365

Notes:

- (i). The period of berth hire shall be calculated from the time vessel occupies the berth.
- (ii). Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc.
- (iii). No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator.
- (iv). (a). Berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.
- (b). The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation.
- (c). The master/ agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.

b. Penal Berth Hire Charges

Sl.No.	Description	Rate per GRT in `
1	Up to 6 hrs.	13.56
2	above 6 hours but up to 12 hours	20.33
3	Above 12 hrs.	40.66

Notes:

- (i). The Penal berth hire charges as mentioned above shall be levied in addition to berth hire charges beyond 2 hours.
- (ii). Penal berth hire charges mentioned above shall not be leviable if the idling of vessel is attributable to the terminal or port or due to adverse tidal conditions or bad weather and rain resulting in stoppage of operation.
- (iii). (a). There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply; berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail. The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of

favorable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.

- (b). There shall be a “penal berth hire” equal to one day’s berth hire charges for a false signal.
- (c). The Master / Agent of the vessel shall signal readiness to fail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
- (d). The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship’s waiting period for want of favourable tidal conditions.

CHAPTER 5 - GENERAL NOTE

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2018 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

Annex - II

PERFORMANCE STANDARDS

a. Containers

Sl. No	Performance Standard	
1	Gross Berth Output	25 Moves / Crane / hour
2	Transit Storage Dwell Time for Containers	
	Import	2 days
	Export	4 days
3	Turnaround Time for receipt / delivery operation	
	Trailer for Containers (Single operation)	2 hours
	Trailer for Containers (Double operation)	4 hours
	Rake for ICD Containers (Single operation)	6 hours
	Rake for ICD Containers (Double operation)	12 hours

b. Multipurpose Cargo

Cargo Category	Indicative Norms
Iron & Steel products and Aluminium Ingots	4000 tonnes per day
Pig Iron	4505 tonnes per day
Finished Fertilisers	10000 tonnes per day
Food Grains	10000 tonnes per day
Sugar	7500 tonnes per day

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard for Gross Berth Output will be 80%.

Transit Storage Dwell Time

The Transit Storage Dwell Time of Break Bulk cargo shall be calculated in the same manner as calculated for container in the terminal. The Transit Storage Dwell Time for Break Bulk Cargo is the sum of time of each unit of cargo that remains in the Port in a month divided by the number of cargo units handled during that month in the terminal. To further clarify, the time the break bulk cargo remains in the port will commence from the date and time of landing till the date and time of exit from the Port in case of import and for export from the date and time the cargo entered the Port area till the date and time of the shipment.

Import

S.No.	Description	Transit Storage Dwell Time
1	Other Clean Cargo (at stack yard)	10 days after date of completion of vessel’s discharging operation

Export

S.No.	Description	Transit Storage Dwell Time
1	Other Clean Cargo (at stack yard)	10 days after date of completion of vessel's discharging operation

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard will be 10%

Turn around Time for receipt/delivery operation:

The Turnaround Time for receipt/delivery operation shall be the sum of time taken for loading/unloading of cargo divided by the number of trucks/trailers/rakes deployed, as the case may be, in a month. Further, in case the truck/trailer/rake does both unloading and loading operations on a single entry into the terminal, the time allocated shall be doubled for those trucks/trailers/rakes.

S.No.	Description	Time
1	(i) Truck for conventional cargo (Single operation)	4 hours
2	(ii) Truck for conventional cargo (Double operation)	8 hours

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard will be 10%

Performance Evaluation and calculation of liquidated damages:

Performance evaluation shall be made on a quarterly review of the reports furnished by the Concessionaire and/or the records of the Concessionaire and/or by an enquiry by the Concessioneing Authority. The Concessionaire shall be liable to pay liquidated damages determined at the rate of 1% (one per cent) of the Gross Revenue of the respective quarter for every shortfall of 10% (ten per cent) in the average performance which shall be assessed in the following manner.

Each Performance Standard is calculated as an average in the manner indicated above. The actual average performance vis-à-vis a standard will be evaluated against the prescribed standard. The shortfall will be computed as a percentage of the prescribed standard. The shortfall in respect of each performance standard will have a weightage assigned to it. The overall shortfall in average performance shall be assessed as the aggregate of the weighted shortfalls in respect of each of the performance standards. For example, if there is a shortfall in Gross Berth Output by x%, Transit Storage Dwell Time by y% and Turn round time for receipt/delivery operations by z% and the weightage assigned to such shortfalls is 0.7, 0.2 and 0.1 respectively, then the overall shortfall in average performance will be (0.7x + 0.2 y + 0.1 z)%.
